

GRAN TURISMO 4
THE REAL DRIVING SIMULATOR

INTRODUCCIÓN

Gran Turismo es el típico ejemplo de juego capaz de atrapar tanto a los fanáticos del género como a los menos apasionados. Y es que sus muchas opciones, su atractivo desarrollo, su genial control y su innegable espectacularidad logran que echarse unas carreras sea una experiencia muy especial.

Claro que a medida que te dejas enredar en su maraña de posibilidades empiezan a surgirte dudas. Y para eso estamos nosotros aquí, para ayudarte a disfrutar plenamente de esta maravilla que se llama _Gran Turismo_.



LAS CLAVES

¿No sabes qué coche comprar al empezar a jugar? ¿Necesitas créditos y ya no sabes de dónde sacarlos? ¿Quieres saber cómo sacarle el máximo jugo a todos tus vehículos y al juego en general? Dedica unos minutos a este apartado y verás cómo mejora tu rendimiento como piloto de *Gran Turismo*.

1 | LO QUE NO DEBES OLVIDAR

A diferencia del modo Arcade, donde tan sólo participas en carreras sueltas sin más complicaciones, en el modo GT te pueden surgir multitud de dudas y problemas la hora de correr en las distintas competiciones. Si quieres moverte como pez en el agua desde el primer minuto de juego, presta atención a los siguientes consejos. No te arrepentirás.



1 SÁCATE EL CARNÉ DE CONDUCIR

Antes de comprarte un coche, incluso antes de pasarte por un concesionario, lo primero que debes hacer es **superar los carnés nacionales (1)**.

* Esto te abrirá nuevas competiciones con mejores premios y además conseguirás un par de coches sin gastarte ni un crédito.

* **Si eres novato,** estúdiate las **lecciones de las distintas pruebas de los carnés,** ya que te aportarán muchos conocimientos en las técnicas de conducción **(2)**.

2 LA VIRTUD DE LA PACIENCIA

* **Si consigues plata u oro en los carnés** obtendrás coches de recompensa más jugosos, pero te adelantamos que lograr todas las licencias con trofeo de oro es **uno de los desafíos más complicados** de todo el juego **(3)**.

* **No intentes conseguirlo al principio**, se necesita mucha experiencia. Limítate a conseguir las licencias B nacional, A nacional y B internacional. Con ellas podrás ganar muchas carreras y experiencia para superar las licencias A internacional y Special.

✱ **Si te resulta muy complicado** superar una prueba de las licencias, pulsa **R3** al comienzo de éstas para conocer cuál es la trazada correcta y el momento en el que tienes que frenar.

3 SI ERES NOVATO... OJO CON LAS CURVAS

✱ **Si no eres un experto conductor** puedes tener problemas a la hora de manejar los coches más potentes, así que no te emociones demasiado a la hora de mejorar tu coche.

Si incrementas la potencia, acuérdate también de otros factores importantes, como los frenos **(4)** y la suspensión.

✱ Asegúrate de mantener activados el control de tracción y de estabilidad y no conduzcas con neumáticos desgastados.

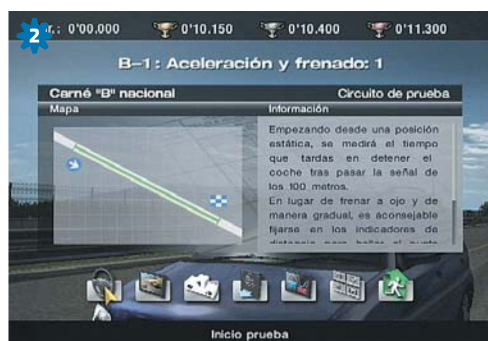
✱ Busca coches potentes de tracción 4x4, ya que son los más sencillos de controlar **(5)**.

✱ Céntrate en los campeonatos para principiantes, ya que requieren coches menos potentes y baratos y son fáciles de ganar.

4 ADMINISTRA TU GARAJE SABIAMENTE

✱ **Aprovecha al máximo los coches de recompensa** que obtendrás en las competiciones que ganes. **(6)** Con ellos podrás correr en otras competiciones sin gastarte más pasta.

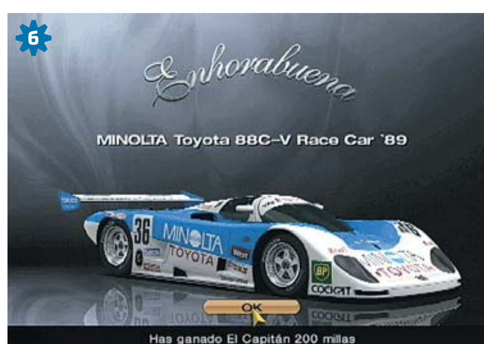
✱ Cada vez que te hagas con un coche nuevo tras ganar una carrera, **pásate por el concesionario de la escudería** correspondiente para ver si puedes disputar un evento especial **(7)** con ese coche. Estas pruebas suelen dar jugosos premios. »















» 5 DESBLOQUEAR CIRCUITOS PARA EL MODO ARCADE

Seguramente te apetezca echarte alguna carrerita con los coches más espectaculares sin tener que preocuparte de comprar coches o sacarte carnés. Eso lo puedes hacer en el modo Arcade. Eso sí, al principio no tendrás todos los circuitos del juego disponibles **(8)**. Tranquilo, que se pueden desbloquear. Para ello sólo hace falta que juegues en el modo Gran Turismo un número concreto de días. Tendrás todos los circuitos disponibles al cumplir el día 351. A continuación tienes el listado de los días (de juego, claro, no reales) en los que irán apareciendo los circuitos para correr en el modo Arcade:

DÍA	CIRCUITO
15	Deep Forest Raceway.
29	Opera Paris.
43	Fuji Speedway ´80.
57	Special Stage Route 5.
71	Suzuka
85	Twin Ring Motegi circuito corto este
99	Grand Valley Speedway.
113	Hong Kong.
127	Suzuka oeste.
141	Fuji Speedway 2005 GT.
155	Ice Arena.
169	Apricot Hill Raceway.
183	Cote d Azur.
197	Tahiti Maze.
211	Twin Ring Motegi carretera.
225	George V Paris.
239	Cathedral Rocks Trail I.
253	Costa di Amalfitara.
267	Circuito de Sarthe I.
281	Autumn Ring.
309	Infineon Raceway.
309	Chamonix.
323	Fuji Speedway 2005.
337	Tsukuba húmedo.
351	Circuito de Sarthe II.

2 EL MODO B-SPEC

Te habrás dado cuenta de que a la hora de encarar una carrera puedes optar por el modo A-Spec o el modo B-Spec... ¿la diferencia? En el el Modo B-Spec tú no eres el piloto.

1 LA UTILIDAD DEL MODO B-SPEC

❋ Que en un juego de carreras haya una opción para "no conducir" parece un poco absurdo, ¿verdad? Pues bien, no lo es tanto. Aunque en condiciones normales siempre optes por conducir en A-Spec, en las larguísimas **carreras de Resistencia** el modo B-Spec puede ser tu salvación.



❋ Jugando en B-Spec tu participación en la carrera será ejercer de jefe de equipo **(1)**, impartiendo al piloto **las órdenes** necesarias para ganar: el ritmo que debe seguir, los adelantamientos o el momento adecuado para entrar en boxes **(2)**.

❋ Recuerda en cualquier caso que el piloto nunca va a ser tan arriesgado o agresivo como tú, así que no te confíes.







2 CLAVES PARA APROVECHAR A TOPE EL MODO B-SPEC

✱ Si no quieres tener problemas en las pesadas carreras de resistencia, asegúrate de que **tu coche es mucho más potente que el de tus rivales**, ya que el piloto automático nunca apurará al máximo la potencia y es bastante malo adelantando.

✱ **Ordénale a tu piloto un ritmo 4** y pulsa ▲ para que el conductor adelante siempre que se acerque a un piloto rival.

✱ Si la carrera va para largo y sabes que te puedes despistar, tranquilo. Puedes **despreocuparte de los repostajes**, ya que el piloto automático entrará cuando las gomas estén muy desgastadas y **las opciones de boxes** escogidas serán las estándar si a los 5 segundos de la parada no cambias nada.

✱ En la pantalla de datos (**R1**) podrás **multiplicar por 3** la velocidad de la carrera (pulsa **L1** más stick izquierdo a la derecha), por lo que podrás disputar las interminables carreras de 24 horas en sólo 8 **(3)**.



3 GANAR LAS PRUEBAS MÁS DISPUTADAS

✱ Para ganar las carreras de fórmula GT **(4)** y otras de resistencia que sean muy disputadas, **conduce al principio en el modo A-Spec** para adelantar a tus rivales y distanciarte de ellos. Luego, cambia al modo B-Spec en el primer repostaje para que el piloto automático finalice la carrera.



4 LOS PUNTOS A-SPEC Y B-SPEC

✱ En los primeros instantes de carrera aparecerán en la pantalla los **puntos A o B Spec** que te darán si consigues la victoria **(5)**. Ojea la siguiente tabla para saber las oportunidades que tendrás de ganar **(VER TABLA 1)**



✱ Tabla 1

A SPEC	B SPEC	CONDICIONES
1 a 20	1 a15	Carrera muy sencilla.
De 20 a 70	de 15 a 40	Carrera interesante aunque ganarás si no eres muy malo.
De 70 a 120	de 40 a 80	Carrera muy disputada donde es importante que pilotes bien para ganar.
120 a 250	80 a 250	Será muy difícil ganar, casi imposible.

EL MERCADO DE 2ª MANO |3|

1 BUSCA LAS GANGAS

✱ Aunque en los distintos mercados de 2ª mano encuentres coches antiguos, puedes adquirir coches de finales de los ´90 de gran potencia por poco dinero.



✱ También podrás encontrar coches que se venden con sólo 10 km. Aunque su precio sea mayor que los que se venden con muchos kilómetros, su estado es prácticamente el mismo que si los compraras nuevos.



2 OPTIMIZA TU INVERSIÓN

Cada vez que te hagas con un coche de segunda mano, pásate por GT Auto para cambiar el aceite del coche para que su potencia se incremente **(1)**.

3 VIGILA EL MERCADO

El mercado de segunda mano se irá renovando cada semana. Surgirán nuevos modelos hasta la semana 99. Si no tienes dinero para comprar un gran turismo nuevo, repásalo cada semana, porque puedes encontrar grandes turismos por un millón de créditos. Eso sí, sin publicidad y de color negro:

✱ **Toyota GT One Race Car**
✱ **Mazda 787B (2)**
✱ **Nissan R390 Race Car**
✱ **Nissan R92CP Race Car**

4 | CUIDA TUS CRÉDITOS







1 INVERTIR TUS CRÉDITOS INICIALES

✱ La mejor compra que puedes hacer al principio es en el mercado de segunda mano: un **Mitsubishi Lancer Evolution GSR ´92** con 250CV. Te sobrarán créditos para cambiar el aceite y aumentar un poco la potencia.

2 COBRA UNA HERENCIA

Si jugaste a *Gran Turismo 3* o *GT4 Prologue* y mantienes tus partidas en la Memory Card, enhorabuena. Por ser fiel a la saga podrás traspasar parte de tus progresos a *GT4*. Así, desde el garaje podrás traspasar (sólo 1 vez) **100.000 Créditos (1)** de una partida de *GT3* (fíjate que tengas esa cantidad disponible) y las licencias que obtuviste en *Prologue*. Para ello, entra en el menú "Estado" de tu casa y pulsa Start.

3 DINERO FÁCIL, COCHES POTENTES

✱ **Si necesitas créditos urgentemente,** disputa alguna de las carreras de resistencia de menor duración como "El Capitán 200 Millas" donde conseguirás **200.000 Créditos** y un auténtico cochazo como es el **Minolta Toyota 88-CV Race Car ´89**, que te servirá para ganar muchas carreras. Además, si prefieres venderlo conseguirás más de 700.000 Créditos.

✱ Si necesitas Créditos y no dispones de coche para correr nuevas competiciones, **repite carreras que ya hayas ganado** aunque pierdas marcas: obtendrás otra vez los coches de premio y podrás venderlos.

✱ **Si necesitas un buen coche** en vez de créditos, supera el rally D´Umbría (fácil) para hacerte con el **Cadillac Cien**. No te costará mucho esfuerzo y te permitirá afrontar competiciones más duras.

4 CRÉDITOS EXPRESS

Hay dos formas de conseguir muchos créditos en poco tiempo:

✱ **En 10 minutos** aproximadamente, para principiantes: corre el rally de Capri fácil y vende el coche de recompensa, un Toyota RSC Rally Raid Car ´02 **(2)**. Obtendrás 275.600 Cr.

✱ **En 25 minutos** aproximadamente, para pilotos expertos: corre el campeonato europeo Deum. Teurenwagen Meisterschaft y vende el coche de recompensa. Obtendrás en total 820.000 Créditos.

5 A VER EN QUÉ TE GASTAS EL DINERO

✱ A la hora de gastar los créditos en un coche nuevo **ten en cuenta qué carreras** puedes disputar y qué requisitos exigen. A lo mejor no te merece la pena...

✱ **Invierte** todos los créditos necesarios **en los Grandes Turismos**, ya que te servirán para correr con garantías de victoria las Carreras de Resistencia y Extreme, donde se te recompensará con muchos más Créditos.

✱ **Si dispones de muchos Créditos** pero eres incapaz de ganar un campeonato, compra el mejor coche compatible con los requisitos del campeonato, mejora todos sus componentes en el concesionario y cálzale los neumáticos más adecuados. De esta forma será mucho más fácil ganar, aunque conseguirás menos puntos de conducción.

6 MEJORAS MECÁNICAS, A PRECIO COMPETITIVO

Si no dispones de muchos Créditos, pero necesitas mejorar tu coche, existen una serie componentes bastante baratos que aumentarán de manera importante las prestaciones de tu vehículo. Son estos:

✱ Escape y filtro de competición (4.600 Cr. aprox.).
✱ Chip de potenciación (1.250 Cr. aprox.).
✱ Kit de frenos de competición (4.600 Cr. aprox.).
✱ La etapa 1 del turbo (4.600 Cr. aprox.).
✱ Intercooler de competición grande (2.700 Cr. aprox.).
✱ Reducción de peso nivel 1 (1.100 Cr´s aprox.).

7 NO TE OLVIDES DEL CAMBIO DE ACEITE

✱ **Si quieres que tu coche aumente de potencia entre 20 y 50 CV,** entra en GT auto y cambia el aceite por tan sólo 50 Créditos. Y recuerda que cuando el indicador de aceite de tu coche se enciende, debes cambiárselo para que el motor rinda al máximo.

8 APROVECHA LA POTENCIA: MEJORA LA TRANSMISIÓN

Si el coche está al máximo de potencia y te sobran Créditos, debes instalar los **componentes de transmisión (3)** para que la potencia se transmita a las ruedas y puedas exprimir al máximo el coche.

LISTEZAS AL VOLANTE |5|







1 CONTROLA EL CAMBIO DE MARCHAS EN AUTOMÁTICO

Aunque escojas el cambio automático, **podrás controlar el desarrollo de las marchas** durante la carrera. Si quieres mantener una velocidad y evitar que se cambie automáticamente, mantén pulsado R2. Puede ser muy útil si ves que el modo automático no es eficaz en una zona del trazado, por ejemplo, si en una cuesta cambia de marcha antes de tiempo.

2 TRUCOS PARA EL RALLY

❋ En los trazados de arena o nieve, podrás golpear la parte trasera de tu coche contra los exteriores de las curvas mientras derrapas. Esto te servirá para ahorrar tiempo y trazar rápido las horquillas.

❋ **En Ice Arena, el roce con la nieve** puede darte la victoria. Si coges el Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur y lo mejoras al máximo, **podrás correr pegado a uno de los márgenes del circuito (1)**. Como tiene mucha potencia apenas se frenará y podrás trazar las curvas cerradas por el exterior sin girar la dirección a una velocidad muy alta. Ten cuidado para que la parte delantera del coche no golpee el margen del circuito o te sancionarán.

3 ADELANTAR... Y ELIMINAR RIVALES

❋ Aunque los adelantamientos más espectaculares se producen en apuradas de frenada o por una buena aceleración a la salida de las curvas, hay otra forma de adelantar más efectiva. Si te ves apurado arriesga al máximo: **no frenes para tomar la curva** por muy cerrada que sea y busca la colisión con el coche que te precede. Se saldrá del trazado y le adelantarás.

❋ Si hay un piloto al que no puedes adelantar, espera a la trazada de una curva cerrada que tenga en su exterior un mar de grava, no frenes y **golpéale por detrás para que se salga**.

4 UTILIZA EL ÓXIDO NITROSO (NOS)

Por 5.000 Cr. podrás comprar en el apartado de componentes del concesionario una bombona de NOS **(2)** Gracias a ella conseguirás un **aporte extra de potencia temporal** pulsando R1. Aunque sólo se note en los coches de poca potencia, puede ser muy útil para forzar los adelantamientos por aceleración al salir de una curva. Pero recuerda que su duración es limitada.

5 ESTÁMPATE SIN MIEDO

En las **curvas cerradas de circuitos urbanos** que suceden a enormes rectas no uses el freno y estámpate con los guardarraíles **(3)** que limitan la trazada. Usa suavemente el freno de mano para que el coche se gire y evitarás quedarte clavado. Ganarás tiempo.

8 ESPECULA CON LOS PUNTOS PARA GANAR EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE

Si quieres ganar los campeonatos más largos, como el Fórmula GT, en el menor tiempo posible debes especular con los puntos de la clasificación general. Coge una calculadora, gana las primeras carreras y **cada vez que aventajes en 10 puntos** al segundo clasificado podrás saltarte una carrera

9 MUCHO OJO CON LOS NEUMÁTICOS

❋ Uno de los aspectos más importantes son los neumáticos. Lo primero es **asignar el compuesto de neumáticos correcto**. Para ello ten en cuenta las vueltas que debes dar y la tracción de tu coche. Siempre debes asignar un compuesto más duro en la ruedas motrices, ya que el desgaste será mayor.

❋ **En carreras de 2 a 4 vueltas**: blandos.
❋ **En carreras de 4 a 8 vueltas**: medios.
❋ **En carreras de más de 10 vueltas**: duros.
❋ En caso de que la **prueba de resistencia sea muy disputada**, sal con neumáticos blandos para tomar el primer puesto lo más rápido posible y retrasar la primera entrada hasta que aventajes al segundo en 25 segundos para calzar gomas más duras.

7 MULTIPLICA LA VELOCIDAD

❋ Si aprovechas el modo B-Spec para las carreras de resistencia, recuerda que existe una opción para triplicar la velocidad. Pulsa **R1 para ver la pantalla donde aparece todos los datos de carrera y pulsa L1 + ← x3**. Si cambias a la vista de la carrera la velocidad volverá automáticamente a ser normal. Cada vez que entres en boxes, repite la operación.

❋ Si quieres, puedes también hacer lo propio viendo las repeticiones de la carrera pulsando **L3**.

10 MUÉVETE RÁPIDAMENTE POR EL MAPA DE GT

Pulsando **L1 para ir a "casa" y R1 para ir al "concesionario"** de la marca del coche que llevas **(4)**. **Si pulsas Start** en menú principal de "casa" accederás al menú de "configuración del coche".

11 LOS PORCENTAJES DEL JUEGO

A medida que avances ganando carreras, tendrás tus pequeñas recompensas:
25%: podrás participar en las carreras de resistencia y Audi Nuvolari Quattro '03 **(5)**.
50%: obtendrás en Jaguar XJ-R9 Race Car.
100%: obtendrás el Formula GT (Black Version).





6 | ¿CÓMO TE GUSTA CONDUCIR?

Para extraerle todo el jugo a un título como *GT4*, harías bien en plantearte la opción de **usar alguno de los volantes** que hay en el mercado.
El uso de uno de estos periféricos, transforma completamente la experiencia de juego, pues gana en realismo hasta unos límites insospechados, aunque también en dificultad.
Podrás utilizar cualquiera de los volantes disponibles en las tiendas, ya usen conector USB o normal, sean Force Feedback o no. Una vez enchufado, podrás activar algunas de las ayudas que hay en el menú de opciones del juego, además de usar cualquiera de las calibraciones por hardware que pueda incluir el propio volante. Entre estás opciones están las siguientes:

1 DIRECCIÓN ACTIVA

Conseguirás suavizar la dirección impidiendo en cierta medida que el coche vaya "cabeceando" de un lado a otro del circuito. Ideal para las primeras horas o cuando la sensibilidad del volante es demasiado alta.

2 DIRECCIÓN GT FORCE

(Sólo disponible para volante GT Force): hace que la dirección del coche se comporte de una forma más o menos realista. Si quieres sufrir, ponlo en "Simulación".

3 DIRECCIÓN ASISTIDA

(Sólo para volante Driving Force Pro): el castigo que inflige la retroalimentación se suaviza cuando la velocidad aumenta. Así te será más fácil mantener el control en los momentos más delicados.

4 RETROALIMENTACIÓN

(Sólo para Driving Force Pro): regularás la intensidad con la que la retroalimentación se hace notar, dependiendo del grado de realismo que quieras disfrutar.



7 | TRUCOS Y CURIOSIDADES







1 INVESTIGANDO SOBRE EL MODELO NIKE

Si observas uno de los laterales del modelo Nike One ´22, verás una franja de puntos y rayas en color rojo **(1)** (podrás verlo muy bien usando el zoom de la sesión fotográfica). Si sabes código morse y lo lees al revés verás que da una **dirección de Internet**. Vale, te lo traducimos: www.Phil-Frank.com. Es la página del diseñador Phil Frank que ha creado, además del Saleen 7, el Nike One ´22 para *GT4*.

2 LAS EMPRESAS DE COMPONENTES

Si eres un sibarita y quieres que tu coche lleve **componentes de marcas especializadas (2)**, acude a "Empresas de componentes". Ya te advertimos que los componentes están al mismo precio que en el concesionario correspondiente y que el coche no mejorará ni más ni menos.

3 HAZ QUE TU COCHE DESLUMBRE

Deslumbra a los espectadores de las carreras con la **limpieza de tu coche preferido**. Tan sólo necesitas 50 Cr. para que tu coche reluzca como el primer día tras pasar por el lavado automático de GT Auto **(3)**. Te prometemos que se nota el brillo. Para comprobarlo, puedes hacerle fotos antes y después.

4 NO INTENTES HACER TRAMPAS: ES INÚTIL

Si eres un asiduo de *Gran Turismo*, seguramente intentes conseguir créditos extra usando dos tarjetas de memoria con dos partidas. No te molestes, porque no funciona. Tampoco podrás probar los ajustes de los coches desactivando el **modo Autoguardado** y reseteando la consola si no te gusta el cambio, ya que para equiparte con un coche es obligatorio salvar.

5 VÍDEO FINAL

Gana el campeonato profesional Gran Turismo y podrás ver la secuencia final: todo el recorrido real del enorme circuito alemán de Nürburgring trazado por un Nissan 360Z **(4)**. Para volver a verla, sal del modo GT y cárgala desde el menú inicial.



5 PARA APASIONADOS DE LOS COCHES

Si eres un apasionado de la fotografía y los coches bonitos, éste es tu rincón del modo *Gran Turismo*. Para hacer la mejor foto, a tu disposición tienes una cámara con todo tipo de zoom y efectos. Con ella podrás retratar tus mejores coches en lugares idílicos. Estas son las claves para triunfar como fotógrafo **(5)**:
1º: Coloca el coche en el lugar más bello del escenario preseleccionado.
2º: Sitúa la cámara para abarcar el fondo.
3º: Juega con el zoom y el ángulo de la cámara para encuadrar la instantánea.
4º: Gira las ruedas del coche para conseguir una foto más espectacular y que destaquen las llantas.
5º: Aplica algún efecto para darle un toque personal.



LA MEJOR ELECCIÓN

El juego ofrece más de 700 coches en total coches y optar entre uno u otro no es nada fácil. Para ayudarte en esta compleja tarea te hemos seleccionado los mejores vehículos para cada situación.

1 COCHES DE BAJO COSTE (MENOS DE 15.000 CR.) PARA PRINCIPIANTES:

Tracción trasera: Mazda MX-5 1800 RS (J) ´00
Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 15.131 Cr.

No es el coche más potente, pero tiene un buen precio y te servirá para varios eventos.



Tracción delantera: Honda Prelude Type S ´96
Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 13.265 Cr.

Te servirá para ganar competiciones de nivel medio si mejoras sus componentes.



Tracción 4x4: Mitsubishi Lancer Evolution GSR ´92
Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 9.582 Cr.

Es la mejor opción de primera compra por menos de 10.000 Cr.



El mejor Turismo: Cadillac Cien ´02
Consíguelo ganando el Rally D´Umbria fácil.

Si tienes dinero suficiente para mejorarle, tendrás una buena máquina para participar en Resistencia.



Coche de Rally: Mitsubishi Lancer Evolution VII RS ´01
Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 16.366 Cr.

Para iniciarte en las carreras sobre arena o nieve es una buena opción.



Coche Clásico (hasta 1980): Mercury Cougar XR-7 ´67
Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 16.547 Cr. y ganando bronce en carné especial.

Aunque tengas que vaciar tu bolsillo, merece la pena tener este clásico.



2 COCHES DE COSTE MEDIO (ENTRE 15.000 Y 60.000 CR.) PARA AVANZADOS (Y ADINERADOS)

Tracción trasera: Cadillac Cien ´02
Consíguelo ganando el Rally D´umbría fácil.

Todos los coches de TT de gran potencia son muy caros: éste es gratis.



Tracción delantera: Mitsubishi Eclipse GT ´06
Consíguelo en el concesionario por 25.000 Cr.

Una más que aceptable potencia con un precio interesante. Tu mejor opción



4x4: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur (R34)´02
Consíguelo en el concesionario por 63.000 Cr.

Uno de los mejores 4x4 y te servirá para afrontar las carreras más complicadas.



Turismo: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur (R34) ´02
Consíguelo en el concesionario por 63.000 Cr.

Esta maravilla repite en este apartado gracias a sus prestaciones y precio.



Gran Turismo: Nissan Option Stream Z ´04.
Consíguelo ganando el Campeonato Profesional-Tunning Car Gran Prix.

No puedes comprarlo, pero lo ganarás en una asequible competición profesional.



Coche de Rally: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur (R34) ´02
Consíguelo en el concesionario por 63.000 Cr.

Es el más potente para los rallies de arena y nieve y es mucho más barato que cualquier coche de rally.



Coche clásico (hasta 1980): Pontiac Le Mans GTO ´64
Consíguelo en el concesionario por 52.600 Cr.

Su gran potencia lo convierte en uno de los mejores clásicos.



3 COCHES DE ALTO COSTE (SUPERIOR A 60.000 CR.) PARA PILOTOS EXPERTOS (Y MILLONARIOS)

Tracción trasera: Mazda 787B Race Car ´91
Consíguelo en el concesionario por 3.500.000 Cr.

A estas alturas todos los TT de buen control son GT, así que hazte con éste.



Tracción delantera: Honda Integra Type R touring Car
Consíguelo en el concesionario por 450.000 Cr.

Ideal ganar las competiciones más duras, aunque sea un TD.



Tracción 4x4: Audi Nuvolari Quattro ´03
Consíguelo superando el 25% del juego.

Si no has llegado al 25%, confórmate con el Nissan SKYLINE GT-R V-spec II Nur (R34) ´02.



Turismo: Mercedes-Benz SLR McLaren ´03
Consíguelo en el concesionario por 610.000 Cr.

Aunque haya turismos más potentes, el control de este coche es incomparable.



Gran Turismo: Toyota Minolta 88C-V
Consíguelo ganando El Gran Capitán 200 Millas

Con este coche y el Mazda 787 y el Nissan R89 podrás ganar cualquier carrera, salvo el campeonato Fórmula GT.



Coche de Rally: Subaru Impreza Prototype Rally Car ´01
Consíguelo ganando el Rally de Capri Normal.

Todos los coches de Rally modernos son parecidos, pero éste es el más manejable.



Coche clásico (hasta 1980): Chaparral 2D Race Car ´67
Consíguelo en el concesionario por 1.000.000 Cr. o ganando Resistencia Nürburgring 4 H.

Este GT de antaño no tendrá rival si compites ante coches clásicos gracias a su control.



El mejor coche: Fórmula GT.
Consíguelo ganando Resistencia Nürburgring 24 H.

No siempre el coche más potente es el mejor, y esta réplica de Fórmula 1 es un claro ejemplo.





15 PASOS PARA LLEGAR A LA GLORIA



Cuando se empieza a jugar a *Gran Turismo* hay tantas opciones y tan poco dinero, que lo normal es estar un buen rato dando vueltas por los menús. Incluso tras ganar alguna competición puedes tener dudas de qué hacer o qué coche mejorar. Tranquilo, que ahora te explicamos paso a paso qué tienes que hacer para encarrilar desde el principio tu carrera de piloto.



1



2



4

PASO 1

Obtén los carnés A y B Nacional.

PASO 2

Si jugaste al *GT3* y mantienes una partida guardada con más de 100.000 Cr., puede traspasar esa cantidad a tu nueva partida de *GT4*.
Con esos créditos puedes comprarte el **Nissan SKYLINE GT-R V-spec II Nur** y mejorarlo. Este coche te permitirá correr en muchos campeonatos y ganar, entre otras, las pruebas de condiciones especiales.

PASO 3

Si no dispones de esos 100.000 Cr., compra el **Mitsubishi Lancer Evolution GSR ´92** en el mercado de 2ª mano y cambia el aceite en GT Auto.

PASO 4

En las competiciones para principiantes, gana las Sunday Cup y 4WD Challenge.

PASO 5

Con los 10.500 Créditos que tienes de ganar las carreras, ve al concesionario y entra en los componentes para comprar estas mejoras:

- Chip de potenciación.
- Reducción de peso nivel 1.
- Etapa 1 del turbo.
- Intercooler deportivo.
- Escape y filtro de aire deportivos.

Con todo esto conseguirás que tu coche tenga 336 CV y 1165 Kg.

PASO 6

Ve a las misiones de conducción y supera las 10 primeras, ya que son las más sencillas y con ellas aumentarás el porcentaje del juego (al llegar al 25% se abrirán las carreras de Resistencia).

PASO 7

Accede a las pruebas de condiciones especiales y compite en el rally de Capri fácil para hacerte con el **Toyota RSC Rally Raid Car ´02**.



5



6



7

PASO 8
Con este coche podrás competir en el rally d´Umbría fácil y conseguir un cochazo: el **Cadillac Cien**.

PASO 9
Con el Cadillac Cien podrás competir en: campeonato principiantes MR, campeonatos profesional Clubman Cup y Tuning Car, y en las carreras de condiciones especiales rally de Capri, George y Tsukuba fácil.

PASO 10
Consigue las licencias A y B Internacional y Special.

PASO 11
Hazte con cualquiera de los coches de rally que tienes en el garaje y gana el resto de rallies de dificultad fácil.

PASO 12
Mejora el Cadillac Cien al máximo con todo el dinero conseguido.

PASO 13
Compite con el Cadillac Cien en: rally d´Umbría normal, Capri normal, George Paris y Tsukuba; en el campeonato general americano y en la competición de "muscle Cars".

PASO 14
Con todos los coches de recompensa y los créditos acumulados, podrás ganar carreras de escuderías hasta que consigas abrir las carreras de Resistencia.

PASO 15
Cuando superes el 25 % del juego podrás participar en las pruebas de Resistencia, donde obtendrás tremendas recompensas de créditos y grandes turismos con los que participar en las carreras de máxima competición.
Si no sabes por cual de ellas comenzar, usa el Cadillac Cien mejorado al máximo y con neumáticos de carrera duros en la prueba de "El capitán 200 millas". A partir de aquí no tendrás problemas.







LAS LICENCIAS

Aunque al comienzo del juego puedes participar en algunas competiciones sin necesidad de carné, es importante que logres las licencias cuanto antes. Primero porque ganarás coches con los que ahorrarte unos créditos en estos duros comienzos y, segundo, porque aprenderás técnicas de conducción y ampliarás tus posibilidades de competir.
Aquí tienes algunos consejos para lograr los mejores tiempos.

1 | LICENCIA B NACIONAL

Prueba 1 ACELERACIÓN Y FRENADA

Oro: 0´10.150
Plata: 0´10.400
Bronce: 0´11.300



Para salir rápido no aceleres a fondo. Mantén el acelerador pisado casi a tope a lo largo de la primera marcha. No gires el volante en toda la recta y frena intensamente muy cerca de la zona de frenado.

Prueba 2 ACELERACIÓN Y FRENADA 2

Oro: 0´11.000
Plata: 0´11.220
Bronce: 0´12.200



La idea es la misma que antes, así que acelera a fondo y no gires la dirección. Eso sí, ahora frena intensamente nada más pasar la línea blanca que hay antes de la marca de 200 m.

Prueba 3 TOMA DE CURVAS 1

Oro: 0´30.900
Plata: 0´31.500
Bronce: 0´33.500



Recuerda que no puedes pisar la hierba con las cuatro ruedas o suspenderás. Haz una buena trazada apurando al máximo los pianos e intenta salir lo más rápido posible.

Prueba 4 TOMA DE CURVAS 2

Oro: 0´29.800
Plata: 0´30.400
Bronce: 0´32.300



Aunque sea la misma curva que la de la prueba anterior el coche es más potente, así que tendrás que intensificar un poco más la frenada antes de encararla o perderás el control del coche.

SABÍAS QUE...

...NO DEBES OBCECARTE en conseguir todos los carnés si no eres un piloto consumado. Hazte desde el comienzo con los dos carnés nacionales y deja los internacionales y el Especial para cuando empieces a dominar la técnica de la conducción.

...EL COCHE FANTASMA te resultará de gran ayuda para conseguir las difíciles marcas con las que se te otorga el trofeo de oro. Primero corre la prueba para superarla con tiempo de bronce y ve mejorando la marca poco a poco usando el fantasma como referencia.

...EXISTEN MARCAS DE TRAZADO en el circuito que te ayudarán a saber por dónde debes tomar las curvas. Para activarlas, pulsa R3 (presiona el stick derecho). La línea azul indica el trazado: cuando aparece en color rojo debes frenar.

Prueba 5 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Tsukuba)

Oro: 1´27.200
Plata: 1´29.300
Bronce: 1´37.000



Fíjate en el coche-guía para conocer la trazada correcta de las curvas. Como utilizas un coche poco potente no es necesario que frenes en las curvas rápidas, sólo suelta el acelerador.

Prueba 6 ACELERACIÓN Y FRENADA 3

Oro: 0´22.600
Plata: 0´23.300
Bronce: 0´25.500



Para que te dé tiempo a detenerte, pisa el freno intensamente cuando veas que las ruedas delanteras estén a puntos de pisar la línea blanca que hay tras la marca de 400.

Prueba 7 ACELERACIÓN Y FRENADA 4

Oro: 0´26.700
Plata: 0´26.700
Bronce: 0´30.000



No aceleres a fondo en la primera marcha para que las ruedas no patinen y frena a fondo sobre los 840 metros (pasa la marca de 800 y frena antes de la línea blanca que hay a continuación).

Prueba 8 TOMA DE CURVAS 3

Oro: 0´15.400
Plata: 0´15.500
Bronce: 0´16.600



El coche tiende a sobregirar cuando frenas, así que apura la frenada y gira intensamente para tomar la horquilla. Pero no retrases demasiado la frenada o no saldrás rápido de la curva.

Paréntesis MANIOBRA ALREDEDOR DE LOS CONOS

Oro: 0´11.800
Plata: 0´13.200
Bronce: --



Vete al margen izquierdo de la zona y toma una recta en diagonal formada por los conos. Para que no se te escape el tiempo, frena intensamente antes de llegar a la zona de cuadros.

Prueba 9 TOMA DE CURVAS 4

Oro: 0´12.550
Plata: 0´12.900
Bronce: 0´13.500



Acelera con suavidad al salir de la curva, porque el coche tiende a derrapar. Para evitarlo, retrasa un poco la frenada y sal de la curva con la dirección muy poco girada.

Prueba 10 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Laguna Seca)

Oro: 2´14.400
Plata: 2´18.000
Bronce: 2´28.800



Sigue la trazada del coche piloto y ten cuidado en el "tornillo": respeta al máximo el control de velocidad para no salirte. En las curvas rápidas, suelta el acelerador para que el coche se frene.

Prueba 11 CONDUCCIÓN SOBRE TIERRA 1

Oro: 0´17.650
Plata: 0´18.000
Bronce: 0´19.400



En cuanto termine la primera curva, pégate al margen derecho de la pista y frena girando bruscamente la dirección para trazar la horquilla deslizándote por la arena.

Prueba 12 CONDUCCIÓN SOBRE TIERRA 2

Oro: 0´17.500
Plata: 0´18.000
Bronce: 0´19.500



Ni se te ocurra tocar el freno para tomar la curva, simplemente gira el coche para que se deslice por la arena con una derrapada larga que te hará ahorrar tiempo.

Prueba 13 TOMA DE CURVAS 5

Oro: 0´22.650
Plata: 0´23.100
Bronce: 0´25.000



Como se trata de una curva rápida de largo recorrido, frena al comienzo y retrasa un poco la trazada para poder apurar el piano interior que hay en mitad de la curva.

Prueba 14 EXAMEN DE CONDUCIR

Oro: 0´23.700
Plata: 0´24.200
Bronce: 0´25.680



No frenes en la primera curva, simplemente suelta el acelerador un momento. Resulta vital que salgas rápido de la horquilla para alcanzar la meta en el menor tiempo posible.



RECOMPENSA

TODO BRONCE
Volkswagen Lupo 1.4 ´02

TODO PLATA
Mazda Kusabi ´03

TODO ORO
Honda S500 ´63

LICENCIA A NACIONAL 2

Pr. 1 CURVAS COMPLICADAS: PRINCIPIANTE 1

Oro: 0´30.750
Plata: 0´31.100
Bronce: 0´33.080



Cuando te enfrentes a la trazada de la primera curva, pégate al margen derecho de la pista. De este modo, al salir podrás tomar la siguiente de forma correcta.

Pr. 2 CURVAS COMPLICADAS: PRINCIPIANTE 2

Oro: 0´28.000
Plata: 0´28.400
Bronce: 0´30.290



Es el mismo recorrido, pero el coche es mucho más inestable. Evita frenar en el trazado de la curva para que no subvire y no aceleres a fondo cuando fuerces demasiado la trazada para no patinar.

Prueba 3 CURVAS A GRAN VELOCIDAD 1

Oro: 0´22.050
Plata: 0´22.500
Bronce: 0´23.700



Pasa la primera curva a toda pastilla. Ahora frena suavemente para afrontar la segunda curva y pisa la hierba del margen interno con las ruedas del lado izquierdo de tu coche.

Prueba 4 CURVAS A GRAN VELOCIDAD 2

Oro: 0´17.650
Plata: 0´18.000
Bronce: 0´19.400



Apura al máximo los pianos para no frenar en exceso, aunque ten cuidado porque hay conos muy próximos al exterior de la curva y si los rozas suspenderás.

Pr. 5 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Grand Valley Este)

Oro: 1´30.500
Plata: 1´32.000
Bronce: 1´36.800



Aunque se trata de un circuito sencillo, debes tener mucho cuidado en la curva ciega que hay tras la primera horquilla. No retrases demasiado la frenada o suspenderás por chocar con la guía.

Pr. 6 CURVAS COMPLICADAS: INTERMEDIO 1

Oro: 0´30.800
Plata: 0´31.900
Bronce: 0´33.500



Tras tomar la primera curva colócate rápidamente en el margen izquierdo para trazar la segunda. En cuanto termines la primera curva, suelta el acelerador y gira la dirección en el sentido contrario.

Pr. 7 CURVAS COMPLICADAS: INTERMEDIO 2

Oro: 0´17.200
Plata: 0´18.800
Bronce: 0´18.600



La clave de esta prueba es no frenar en la primera curva. Para superarla sin tener que tocar el freno, apura al máximo la primera curva (incluso pisa la hierba por el interior).

Prueba 8 CURVAS APLICADAS 1

Oro: 0´15.880
Plata: 0´16.400
Bronce: 0´17.150



Retrasa todo lo necesario la trazada de la primera curva para tocar el piano interior en su máxima ángulo.
No te preocupes con la segunda curva: puedes tomarla a tope.

Paréntesis TIRA LOS CONOS EN ESPIRAL

Oro: 0´28.510
Plata: 0´29.919
Bronce: --



Lo único que tienes que hacer es seguir el orden de los conos y regula la velocidad del coche con el acelerador. Podrás ir más rápido a medida que la espiral se vaya abriendo.

Prueba 9 CURVAS APLICADAS 2

Oro: 0´17.200
Plata: 0´17.617
Bronce: 0´18.900



Para trazar las curvas debes tener mucho tiento con el acelerador. Frena solamente en la primera y regula la velocidad con el acelerador hasta llegar a meta. Apura las trazada pisando los anchos pianos.

Prueba 10 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Suzuka)

Oro: 2´48.000
Plata: 2´51.000
Bronce: 3´00.000



El punto más peligroso es la chicane final. Además de estar compuesta de dos curvas muy cerradas es ciega. No apures demasiado la frenada y sigue a rajatabla el indicador de frenada.

Pr. 11 CONDUCCIÓN SOBRE TIERRA APLICADA 1

Oro: 0´12.800
Plata: 0´13.100
Bronce: 0´14.000



Lo ideal para tomar esta curva es derrapar, pero no te emociones demasiado y trata de recuperar la adherencia lo antes posible al salir de ella para no perder demasiado tiempo.

Pr. 12 CONDUCCIÓN SOBRE TIERRA APLICADA 2

Oro: 0´29.500
Plata: 0´30.600
Bronce: 0´32.770

Repite la técnica de la prueba anterior en cuatro curvas consecutivas. Exagera la derrapada para tomar al máximo las horquillas y recupera la adherencia rápidamente para acelerar en las rectas.



Prueba 13 CURVAS CIEGAS 1

Oro: 0´44.600
Plata: 0´45.300
Bronce: 0´48.300

Debido a las rocas no verás el ángulo de las curvas, así que haz una primera pasada de prueba para conocerlas. Apura la zona con ladrillos del margen interno del túnel.



Prueba 14 CURVAS CIEGAS 2

Oro: 0´32.350
Plata: 0´33.000
Bronce: 0´36.390

El estrecho trazado no da margen a ningún error. Además, la pendiente descendente lanzará tu coche, así que debes controlar la velocidad soltando el acelerador y frenando.



Pr. 15 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Trial Mountain)

Oro: 2´05.000
Plata: 2´07.000
Bronce: 2´16.000

Tras unas primeras curvas rápidas llega el puente y una serie de curvas ciegas que conocerás de antes. Intenta salir rápido del segundo puente para alcanzar la velocidad máxima en la recta.



Prueba 16 EXAMEN DE CONDUCIR

Oro: 0´53.700
Plata: 0´56.000
Bronce: 1´02.700

Para superar con éxito la prueba, tienes que dominar el trazado de curvas rápidas y controlar perfectamente el ritmo de tu coche. No seas brusco en la conducción o perderás la estabilidad del coche.





RECOMPENSA

TODO BRONCE
Pontiac Sunfire GPX Concept ´02

TODO PLATA
Honda Dualtone ´01

TODO ORO
Nissan Skyline GT-R ´01

3 | LICENCIA B INTERNACIONAL

Prueba 1 FRENADO EN LOS GIROS 1

Oro: 0´14.440
Plata: 0´14.870
Bronce: 0´15.570

Debido al desnivel del trazado, tienes que retrasar la frenada un poco más de lo normal. Cuando entres en el desnivel, comienza a frenar con suavidad y a colocarte en el interior de la curva.



Prueba 2 FRENADO EN LOS GIROS 2

Oro: 0´25.200
Plata: 0´26.000
Bronce: 0´27.300

Toma la primera curva a tope y retrasa la trazada de la segunda para tocar el piano interior su máximo ángulo. No aceleres hasta que pases dicho ángulo para no salirte.



Pr. 3 CURVAS COMPLICADAS DE NIVEL AVANZADO 1

Oro: 0´27.600
Plata: 0´28.430
Bronce: 0´30.230

La dificultad es enlazar la trazada de las dos curvas. Así, cuando acabes de trazar la primera, mantén la dirección girada para tomar la siguiente regulando la velocidad. Retrasa la frenada para apurar los pianos.



Pr. 4 CURVAS COMPLICADAS DE NIVEL AVANZADO 1

Oro: 0´28.000
Plata: 0´28.840
Bronce: 0´30.600

Haz una primera pasada para conocer la sucesión de curvas y memorizar la trazada correcta. Después te será mucho más fácil. Ésta es una prueba ideal para para pulsar **R3**...



Pr. 5 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Costa de Amalfi)

Oro: 2´46.000
Plata: 2´50.000
Bronce: 3´02.500

Para tomar las numerosas y continuas horquillas del circuito puedes emplear el freno de mano. Úsalo con suavidad en mitad del giro para conseguir que el coche sobregire.



Prueba 6 ESLALON CON CONOS 1

Oro: 0´17.700
Plata: 0´18.560
Bronce: 0´20.890

No superes los 110 Km/h. para evitar que el coche se descontrole. Pasa lo más cerca que puedas de los conos y anticipa el giro en la medida de lo posible.



Prueba 7 ESLALON CON CONOS 2

Oro: 0´17.700
Plata: 0´18.560
Bronce: 0´20.890

La prueba es idéntica a la anterior, pero el coche carece de control de estabilidad, por lo que debes suavizar los giros al máximo y acelerar con suavidad (no pises a fondo el pedal).



Prueba 8 GUÍA POR CALLES DE LA CIUDAD 1

Oro: 0´42.500
Plata: 0´43.560
Bronce: 0´46.400

Intenta apurar al máximo las curvas pisando los enormes pianos internos y externos. Sal rápido de las curvas para alcanzar la máxima velocidad en las rectas.



Paréntesis TIRAR LOS CONOS EN ESPIRAL (2)

Oro: 0´31.500
Plata: 0´33.333
Bronce: --

Igual que el paréntesis del A-Nacional, pero con la trazada al revés. Regula la velocidad con el freno y el acelerador y no te saltes conos. Has de ser suave con el acelerador: el coche no tiene control de tracción.



Prueba 9 GUÍA POR CALLES DE LA CIUDAD 1

Oro: 0´21.650
Plata: 0´22.390
Bronce: 0´24.000

A diferencia de las demás pruebas, aquí se te permitirá tener pequeños roces con los muros que limitan el trazado. Permanece atento a las dos curvas cerradas a izquierda.



Pr. 10 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Hong Kong)

Oro: 1´54.500
Plata: 1´57.420
Bronce: 2´05.180

No te suspenden por tocar los guardarraíles, pero no debes rozarlos. Presta atención a la frenada intensa tras la recta más larga y a los continuos cambios de anchura del trazado para apurar al máximo.



Prueba 11 COMPETICIÓN SOBRE TIERRA 2

Oro: 0´18.030
Plata: 0´18.410
Bronce: 0´19.800

Tras la recta, frena mientras giras la dirección para forzar el derrape que debes alargar para tomar la curva sucesiva. Regula el derrape con movimientos bruscos de dirección y con el acelerador.



Prueba 12 CONDUCCIÓN SOBRE NIEVE 1

Oro: 0´24.000
Plata: 0´24.720
Bronce: 0´26.450

Para controlar el coche sobre la nieve debes manejarlo igual que sobre tierra, pero siendo más delicado en la frenada, aceleración y giro, ya que los derrapes pueden acabar fácilmente en trompo.



Pr. 13 CURVAS ENTRELAZADAS CON ONDULACIONES

Oro: 0´29.700
Plata: 0´30.860
Bronce: 0´33.170

Usa ligeramente el freno en la primera y en la cuarta curva y haz una trazada perfecta en las demás si no quieres que los cambios de rasante te lancen a la hierba exterior.



Pr. 14 CURVAS EN SUPERFICIE CON ONDULACIONES

Oro: 0´35.900
Plata: 0´37.000
Bronce: 0´40.200



Tras pasar el túnel hay una fuerte pendiente. Frena al final para tomar la curva ciega derecha y no perder la adherencia. Regula la velocidad con el acelerador y toca suave el freno en la siguiente curva con bajada.

Prueba 15 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Citta di Aria)

Oro: 2´11.000
Plata: 2´14.930
Bronce: 2´23.550



Aunque puedas rozarte con los muros no arriesgues demasiado, ya que encontrarás varios cambios de rasante que dificultarán el control y dos horquillas en los extremos del circuito.

Prueba 16 EXAMEN DE CONDUCIR

Oro: 0´19.000
Plata: 0´19.700
Bronce: 0´21.300



La clave para superar esta prueba está en frenar lo suficiente como para tomar la primera curva con tranquilidad y trazarla de principio a fin por el interior.

RECOMPENSA

TODO BRONCE
Nike One 2002

TODO PLATA
Mazda RX8 Concept (Type II) **´04**

TODO ORO
Jensen Healy Interceptor MK. III ´74

4 | LICENCIA A INTERNACIONAL

Pr. 1 SECUENCIA DE CURVAS COMPLICADAS 1

Oro: 0´32.000
Plata: 0´33.166
Bronce: 0´35.680



Aprovecha al máximo el enorme piano interior del túnel. En la cuesta abajo frena intensamente en la última curva de la chicane antes de la horquilla.

Pr. 2 SECUENCIA DE CURVAS COMPLICADAS 2

Oro: 0´52.000
Plata: 0´53.130.130
Bronce: 0´58.000



Regula la velocidad en la sucesión de curvas con pendiente ascendiente usando el acelerador y con suavidad el freno, ya que el coche tiende a frenarse. En todas las curvas dispones de grandes pianos.

Prueba 3 GUÍA DE CHICANES 1

Oro: 0´17.350
Plata: 0´17.700
Bronce: 0´19.800



Para superar lo más rápido posible esta chicane triple, frena intensamente para tomar la primera curva, regula la velocidad con el acelerador en la segunda y acelera a fondo en la tercera.

Pr. 4 GUÍA DE CHICANES 2

Oro: 0´34.270
Plata: 0´35.298
Bronce: 0´37.000



Tras tomar las dos primeras curvas a tope, frena intensamente en la tercera. Para afrontar las chicane, final pasa dos ruedas de tu coche por la arena del interior de las curvas.

Pr. 5 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (El Capitán)

Oro: 2´28.000
Plata: 2´32.440
Bronce: 2´42.980



Pon en práctica lo aprendido hasta ahora prestando especial atención a los continuos cambios de desnivel que dificultarán el control del coche y su adherencia.

Pr. 6 SECUENCIA DE CURVAS COMPLICADAS 3

Oro: 0´30.700
Plata: 0´31.724
Bronce: 0´33.600



Es fundamental que pases por encima de los pianos internos de las primeras curvas para atajar lo máximo posible, aunque extrema las precauciones, porque puedes perder el control del coche.

Pr. 7 SECUENCIA DE CURVAS COMPLICADAS 4

Oro: 0´34.000
Plata: 0´35.020
Bronce: 0´37.000



La primera curva es clave. Pisa la zona rayada y comienza a acelerar unos metros antes de que se termine la zona amarilla. Memoriza la siguiente sucesión de curvas ciegas para buscar la trazada correcta.

Prueba 8 GUÍA DE CALLES DE LA CIUDAD 3

Oro: 1´06.000
Plata: 1´08.000
Bronce: 1´13.300



Apura a la perfección la frenada para tomar la horquilla y pisa los pianos internos sin que el coche choque con los guardarraíles. A partir de la tercera curva la calzada se ensancha y te permite mayor velocidad.

Paréntesis CONOS: GINCANA

Oro: 0´41.000
Plata: 0´42.230
Bronce:-



Acaba el circuito sin tirar conos aplicando todo lo que has aprendido en las pruebas anteriores. Regula la velocidad con el acelerador y ten en cuenta la sucesión de curvas para su trazada.

Prueba 9 GUÍA DE CALLES DE LA CIUDAD 4

Oro: 0´42.550
Plata: 0´43.827
Bronce: 0´45.760



La clave de esta prueba es superar con exactitud las dos chicanes. Para conseguirlo debes frenar antes de entrar en ellas y regular la velocidad con el acelerador en su trazado.

Pr. 10 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Fuji Speedway´05)

Oro: 2´13.000
Plata: 2´16.300
Bronce: 2´25.00



Sigue la trazada del coche-guía, pero presta especial atención en el último tercio del circuito, ya que ahí encontrarás muchas curvas consecutivas que te pueden poner en un apuro.

Prueba 11 COMPETICIÓN SOBRE TIERRA 2

Oro: 0´29.800
Plata: 0´30.694
Bronce: 0´33.000



Frena intensamente en la primera curva y evita derrapar para poder deslizarte en la siguiente. No alargues demasiado el derrape al salir de la última curva o perderás segundos preciosos.

Prueba 12 CONDUCCIÓN SOBRE NIEVE 2

Oro: 0´59.000
Plata: 1´00.770
Bronce: 1´04.800



Para tomar con precisión las curvas con nieve, tienes que exagerar los derrapes y manejar con mucha suavidad tanto acelerador como la dirección. De lo contrario perderás el control.

Pr. 13 SECUENCIA DE CURVAS COMPLICADAS 5

Oro: 0
Plata: 0
Bronce: 0



Frena intensamente al subir la pendiente para no salirte en la primera curva. Retrasa la trazada de la curva más cerrada para que no te sorprenda el aumento de su ángulo al final de su recorrido.

Pr. 14 SECUENCIA DE CURVAS COMPLICADAS 6

Oro: 0´14.200
Plata: 0´14.472
Bronce: 0´15.340



Traza la primera curva soltando el acelerador y sin pisar el freno. Para superar la chicane, frena al entrar en la primera y comienza a acelerar al salir de la segunda.

Pr. 15 CARRERA GUÍA DE 1 VUELTA (Nürburgring)

Oro: 9´00.000
Plata: 9´23.000
Bronce: 10´00.000



Es un circuito larguísimo e imposible de memorizar, así que ten paciencia y orienta la trazada según lo haga el coche-guía. Evita salirte lo más mínimo si no quieres perder el control del coche.

Prueba 16 EXAMEN DE CONDUCIR

Oro: 1´43.400
Plata: 1´47.000
Bronce: 1´52.300

El punto clave está en la apurada de frenada que hay al final de la recta. Comienza a frenar en la pequeña curva que hay antes. Durante la recta no te pegues a los márgenes de la carretera.





RECOMPENSA

TODO BRONCE
Nismo 270 R ´94

TODO PLATA
Nissan GT-R Concept (Tokioshow) ´01

TODO ORO
Dome Zero ´78

5 | LICENCIA ESPECIAL

Pr. 1 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Twin Ring Motegi)

Oro: 2´17.000
Plata: 2´21.110
Bronce: 2´26.700

Este circuito posee muchas rectas largas en las que puedes ponerte a gran velocidad. Eso sí, para poder aprovecharlas debes procurar salir de las curvas lo más rápido posible.



Pr. 2 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Citta di Aria)

Oro: 2´17.000
Plata: 2´21.000
Bronce: 2´26.440

Debido a que el ritmo de carrera en este circuito es muy alto, debes prestar mucha atención a las dos horquillas que hay en sus extremos, ya que un exceso de velocidad puede pagarse caro.



Prueba 3 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (SS Route 5)

Oro: 1´24.500
Plata: 1´27.000
Bronce: 1´33.400

Afina la trazada de las curvas, ya que te evitarás frenar en mucha de ellas. Asegúrate de salir rápidamente de la última curva para aprovechar la enorme recta de meta.



Pr. 4 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Costa de Amalfi)

Oro: 2´15.000
Plata: 2´20.000
Bronce: 2´27.500

No abuses del derrape porque puedes sufrir fácilmente un trompo. Con mucha cautela puedes usar el freno de mano para sobregirar rápidamente, pero recuerda que no debes pasarte.



Prueba 5 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Seattle)

Oro: 1´33.750
Plata: 1´37.500
Bronce: 1´43.200

Extrema las precauciones para no perder el control en la recta con fuerte pendiente ascendente ni en el resalto que hay antes de la doble chicane. Apura al máximo los enormes pianos de este circuito.



Prueba 6 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Ice Arena)

Oro: 0´55.000
Plata: 0´56.400
Bronce: 1´00.000

Afina tu conducción sobre la nieve y recuerda ser suave con el freno o perderás el control en los derrapes que debes completar para tomar las horquillas correctamente.



Pr. 7 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Trial Mountain)

Oro: 1´31.500
Plata: 1´33.300
Bronce: 1´40.000

Aunque manejas un coche muy potente, su control es maravilloso, así que aprovéchalo. El único problema con el que puedes encontrarte son la multitud de curvas ciegas del trazado.



Pr. 8 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Tokio R246)

Oro: 1´33.000
Plata: 1´36.330
Bronce: 1´42.000

Este circuito te obligará a controlar la velocidad en largas curvas. Ten mucho cuidado con los pianos, ya que son muy altos y hacen que el coche rebote hacia el exterior de la curva.



Paréntesis LABERINTO DE CONOS

Oro: 1´33.000
Plata: 1´36.000
Bronce: --



Para perder el menor tiempo posible y poder optar al Oro, practica la prueba un par de veces para memorizar el laberinto y evitar pasar varias veces por la misma zona.

Pr. 9 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Costa de Amalfi)

Oro: 1´47.800
Plata: 1´51.300
Bronce: 2´00.000



Los continuos cambios de rasante de este circuito unido a la potencia del Dodge Viper te obligarán a extremar las precauciones en la trazada de muchas curvas.

Pr. 10 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Grand Canyon)

Oro: 2´47.000
Plata: 2´53.000
Bronce: 3´02.000



Prepárate para afrontar el circuito de rally más técnico. Aunque predominen las curvas donde tengas que usar enormes derrapes, encontrarás sucesión de curvas donde debes evitarlo.

Pr. 11 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Opera Paris)

Oro: 1´37.200
Plata: 1.39.000
Bronce: 1´45.000



Como todos los circuitos de ciudades, debes apurar la trazada lo más posible pisando los piano. Intenta salir rápido de las curvas para aprovechar las enormes rectas.

Pr. 12 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Circuito Suzuka)

Oro: 1´55.919
Plata: 1´59.437
Bronce: 2´05.730



Prepárate para afrontar uno de los circuitos más técnicos del juego. Presta mucha atención a la chicane ciega del final del trazado que es la que más puede complicarte la vida.

Pr. 13 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Infineon Raceway)

Oro: 1´16.120
Plata: 1´17.300
Bronce: 1´22.700



La dificultad principal de este circuito radica en no salirte del trazado en las primeras curvas ascendentes. Debido al cambio de rasante, no verás su ángulo y el coche tenderá a irse al exterior.

Prueba 14 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Chamonix)

Oro: 2´26.500
Plata: 2´30.895
Bronce: 2´40.043



Para conseguir una marca buena en esta prueba, procurar no pisar la zona con nieve cuando derrapes y poner en práctica una conducción normal cuando vayas por la zona con asfalto.

Pr. 15 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Circuit de la Sarthe)

Oro: 3´20.000
Plata: 3´25.400
Bronce: 3´36.600



La clave de este circuito está en apurar la frenada en las dos chicane y en la curva que hay al final de la enorme recta. No gires bruscamente el coche a velocidades extremas o perderás el control.

Pr. 16 CONTRARRELOJ DE 1 VUELTA (Nürburgring)

Oro: 7´07.700
Plata: 7´30.000
Bronce: 7´58.300



Evita por todos los medios que las ruedas del coche rocen el césped o perderás el control. Ten paciencia para recorrer todo el circuito y revisa de vez en cuando el mapa para ver la sucesión de curvas.

RECOMPENSA

TODO BRONCE
Mercury Colgar XR-7 ´67

TODO PLATA
Pontiac Solstice Coupe Concept ´02

TODO ORO
Ford Model T Tourer ´15



LA MECÁNICA

Todos los coches, desde el más potente al más antiguo, tienen una bestia dentro esperando a que alguien la despierte. Ese alguien eres tú, así que ve poniéndote el mono de faena y prepárate para "hurgar" en las tripas de tus coches favoritos...

1 | EN PANTALLA

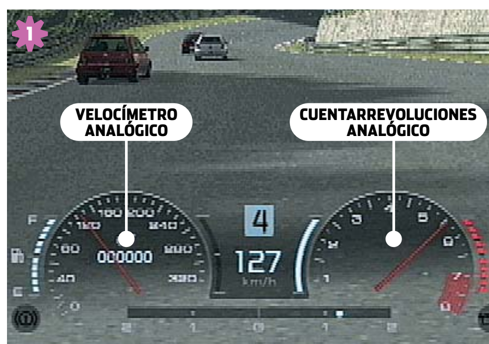
La cantidad de información que se muestra en pantalla es bastante mayor a lo habitual en este tipo de juegos. Por ello es fundamental que sepas interpretar a la perfección lo que te "dice" tu "montura".

1 VELOCÍMETRO Y CUENTARREVOLUCIONES.

El primero de indicará tu velocidad actual y el segundo sólo cobra importancia si estás conduciendo con marchas manuales. Si es tu caso, cambia a una marcha superior en cuanto la aguja pise la zona roja y reduce si por el contrario el régimen del motor es demasiado bajo.

2 NÚMERO DE MARCHAS E INDICADOR DE ALARMA

Indica que marcha estás usando, ni más ni menos. El "chivato" de alarma, un número rojo, te mostrará cual









SABÍAS QUÉ...

...LA ELECCIÓN DE NEUMÁTICOS antes de cada carrera es una de las decisiones más importantes.

...REDUCIENDO EL PESO del coche conseguirás que éste corra más.

...REDUCIENDO LA RELACIÓN DE MARCHAS conseguirás que el coche acelere más, aunque perderás velocidad punta.

...SI NO MEJORAS LOS COMPONENTES DE TRASMISIÓN no explotarás al máximo la potencia de tu coche.







es la más adecuada para entrar en la siguiente curva. Cuando parpadea debes frenar. Úsala como referencia para evitar salidas de pista o ritmos demasiado lentos.

3 DESGASTE DE NEUMÁTICOS

El esquema te muestra el nivel de degradación de las gomas (de azul a rojo) y por tanto el momento adecuado para pasar por boxes. No lo pierdas de vista, pues del estado de tus neumáticos depende tu éxito.

4 CAMBIO DE ACEITE

Este chivato se encenderá cuando el grado de viscosidad y calidad del aceite ya no sea el adecuado. Hazle un cambio de aceite a tu coche, que es bastante económico, y el rendimiento del motor aumentará.

5 ASM Y TSC

Cuando alguno de estos dos sistemas entre en funcionamiento (control de tracción y/o estabilidad) se encenderá este chivato. Algo que ocurre cuando las ruedas patinan sobre el asfalto (tracción) o tu coche pierde la trayectoria (estabilidad). Te ayudará a saber si estás acelerando en exceso.

6 FRENO DE MANO

Si usas el freno de mano para cruzar el coche o para detenerte, este piloto te avisará de ello, tal y como ocurriría en un coche de verdad. La verdad es que no tiene mayor trascendencia y apenas le prestarás atención en carrera.







7 FUERZA DE FRENADO Y ACELERADOR

Estas dos barras informan de la fuerza con la que se está "pisando" el pedal del freno y el del acelerador. Con ello podrás dosificar la presión con mayor precisión.

8 PRESIÓN DE SOPLADO DEL TURBO

Indica la fuerza con la que la turbina del turbo inyecta aire para la mezcla y posterior combustión. No es que te sirva de mucho en mitad de la carrera pero, al menos, es curioso.

9 CENTRO GRAVEDAD

Mediante esta barra situada en la parte inferior de la pantalla y el marcador que hay en ella podrás saber el grado de balanceo hacia ambos lados que sufre el centro de gravedad del coche y por tanto la estabilidad y la inercia a la que te enfrentas en las curvas.



Los coches antiguos tienen el centro de gravedad muy alto, por lo que resultan difíciles de controlar en una sucesión de curvas.

2 | NOMENCLATURA

Entre los datos que se te ofrecen de cada coche, hay algunos que resultan fundamentales. Por ello, te indicamos unas pequeñas nociones de lo que significan algunos de esos parámetros.







1 TIPO DE TRACCIÓN (FF, FR, 4WD)

Estas siglas indican cuáles son las ruedas motrices del coche y la posición del motor dentro del coche. Encontrarás las siguientes nomenclaturas:

FF: tracción delantera y motor delantero.
FR: tracción trasera y motor delantero.
MR: tracción trasera y motor central.
RR: tracción trasera y motor trasero.
4WD o 4x4: a las cuatro ruedas con independencia de la posición del motor.

2 TRANSMISIÓN

Puede ser manual o automático e indica el método de funcionamiento de la transmisión y por tanto del engranaje de las distintas marchas.

De ti depende elegir entre la efectividad del primero y la comodidad del segundo...

3 POTENCIA

La potencia es la mágica cifra de la que depende principalmente el grado de aceleración y velocidad máxima que puede llegar a alcanzar tu coche. Para hacer un cálculo aproximado, podemos utilizar la siguiente







fórmula: 000 C.V./ 000 r.p.m.. La primera cifra indica los caballos de vapor de potencia máxima y la segunda el régimen al que el motor los alcanza.

4 PAR MOTOR O TORSIÓN

Medida de la fuerza de giro que proporciona un motor. La curva de par (la verás en la pantalla de configuración) nos indica, entre otras cosas, la elasticidad de un motor, y la forma que tiene de entregar la potencia disponible. Cuanto más bajo sea el régimen al que se alcanza el par máximo, más elástico será el motor y la fuerza de empuje del coche se mantendrá durante más tiempo (dentro del intervalo mínimo y máximo del régimen de giro) sin necesidad de cambiar de marcha.

5 RELACIÓN PESO/ POTENCIA

Es la cantidad de kilos "teórica" que cada unidad de potencia debe "mover". A una menor relación, mayor aceleración y velocidad máxima alcanzará tu coche. Puedes hacer que esta relación descienda considerablemente en el taller, utilizando los kits de reducción de peso (es decir, eliminando las piezas inservibles o sustituyéndolas por otras fabricadas con materiales más ligeros) o incrementando la potencia del motor.

6 MOTOR ATMOSFÉRICO O ASPIRADO

Se trata del tipo de motor más común e indica la ausencia de cualquier tipo de sistema de sobrealimentación. También limita el tipo de cambios que se le pueden aplicar al motor, por lo que es posible que no se le pueda adaptar ningún tipo de turbocompresor y el aumento de potencia deba venir por otras vías, como el aumento de cilindrada y otras puestas a punto que encontrarás en el taller..

7 TURBO

En contraposición a los motores atmosféricos, el motor viene sobrealimentado por un turbocompresor y



ayudado, posiblemente, por un intercooler (piezas disponibles en los talleres). La mezcla de la combustión es mucho más rica en oxígeno que la usada por un motor atmosférico gracias a la presión que el turbo inyecta el aire. La ganancia de potencia usando este tipo de sobrealimentación es más que notable, y resulta bastante común encontrar coches que duplican su potencia con las mejoras más básicas de esta categoría.

LOS COMPONENTES |3|

De cara a mejorar el rendimiento de tus vehículos tendrás que pasar por el taller, eso sí, con el bolsillo repleto de créditos. Allí te esperan numerosas piezas, cada una especializada en un área del coche...







1 ESCAPE

Algo tan aparentemente "tunero" como el sistema de escape puede proporcionar unos resultados mas que interesantes si se le presta atención

- 1.1 **Escape y filtro de aire deportivos** (1.550 Cr.)*.
- 1.2 **Semideportivos** (2.850 Cr.)*.
- 1.3 **Competición** (4.600 Cr.)*.

Una de las mejoras más sencillas, ya que no requiere ningún tipo de configuración y te reportará un aumento de potencia nada despreciable. Uno de los primeros componentes que debes cambiar.

Nota: de ahora en adelante, donde aparezca un símbolo "*", indicamos precios aproximados, que pueden variar considerablemente en función del modelo que vayamos a modificar.

2 FRENOS

Además de potencia bruta, necesitas de un equipo de frenos que hagan decelerar a tu coche con ciertas garantías o lo pasarás realmente mal, sobre todo en circuitos muy virados.

- 2.1 **Kit de frenos de competición** (4.600 Cr.)*.
- 2.2 **Equilibrado de frenos** (10.300 Cr.)*.







Lo más interesante de estos kit, además de una mayor capacidad de frenado, es la posibilidad de regular la intensidad con la que las pastillas "muerden" los discos en los dos ejes. De esta forma, conseguirás que tu coche subvire o sobrevire más acusadamente.

3 MOTOR

El "corazón" del coche es, sin duda, uno de los puntos donde más mejoras se pueden realizar. Y buena parte de los componentes que aquí se ofrecen están destinados a incrementar la potencia de tu coche a lo grande, bien añadiendo más capacidad para generar una combustión mayor, u optimizando el funcionamiento de válvulas o demás piezas.

- 3.1 **Etapa 1 de AN** (sólo algunos motores turbo atmosféricos) (4.700 Cr.)*.
- 3.2 **Etapa 2 de AN** (12.000 Cr.)*.
- 3.3 **Etapa 3 de AN** (70.000 Cr.)*.
- 3.4 **Rebajar y pulir** (5.250 Cr.)*.
- 3.5 **Equilibrado del motor** (11.000 Cr.)*.
- 3.6 **Cilindrada** (8.500 Cr.)*.
- 3.7 **Chip de potencia** (1.250 Cr.)*.
- 3.8 **NOS** (óxido nitroso) (5.000 Cr.)*.

Para los motores aspirados, cuenta con las primeras etapas de la puesta a punto como componente más interesante, aunque sin duda alguna resultan mucho más caros que las opciones disponibles para los motores turboalimentados. Si tu coche lo permite, la mejora más brutal la obtendrás con el aumento de cilindrada. Aún así, nada más llegar al taller, el componente que debes instalar forzosamente en primer lugar es el chip de potencia, pues posee la mejor relación prestaciones/precio.

4 TREN POTENCIA

Las prestaciones de tu coche no dependen únicamente de la potencia, y deberás prestarle atención a otros componentes si quieres aprovechar óptimamente cada uno de los caballos del motor.

- 4.1 **Marchas cortas** (5.600 Cr.)*.
- 4.2 **Marchas muy cortas** (5.600 Cr.)*.
- 4.3 **Transmisión totalmente personalizable** (10.200 Cr.)*.
- 4.4 **Embrague largo** (1.600 Cr.)*.
- 4.5 **Doble embrague** (2.600 Cr.)*.
- 4.6 **Triple embrague** (4.600 Cr.)*.
- 4.7 **Volante de inercia deportivo** (430 Cr.)*.
- 4.8 **Volante de inercia semideportivo** (550 Cr.)*.
- 4.9 **Volante de inercia de competición** (1.000 Cr.)*.
- 4.10 **LSD a 1** (4.250 Cr.)*.
- 4.11 **LSD a 1,5** (4.250 Cr.)*.
- 4.12 **LSD a 2** (4.250 Cr.)*.
- 4.13 **LSD híbrido** (6.300 Cr.)*.
- 4.14 **AYC LSD** (8.000 Cr.)*.
- 4.15 **Eje de transmisión de carbono** (sólo coches motor delantero, tracción trasera o normales 4x4) (2.750 Cr.)*.

Las componentes como la transmisión personalizable y los discos de embrague múltiples te permitirán ajustar la entrega de potencia de forma más o menos intensa y realizar las transiciones entre marchas más cortas en tiempo, respectivamente. Por otra parte, con el cambio del volante de inercia por uno más ligero, se consigue una mayor aceleración y cambios más rápidos, aunque perderás brío en las cuestas arriba. Otras interesantes "ayudas" son el LSD y el AYC LSD. Ambos sistemas evitarán que se "pierda" fuerza motriz y par al quedar alguna de las ruedas descolgadas en el aire, un detalle a tener en cuenta en los rallies.

Menos interesante resulta (y por tanto una de las últimas adquisiciones), el eje de transmisión de carbono, pues sólo conseguirá que tu coche pierda algunos kilos si es 4x4, o TT y MD.

Si no tienes muchos Créditos y necesitas mejorar tu coche a toda costa, instala el chip de potencia y reduce el peso.

5 TURBO

Los motores sobrealimentados (y unos pocos atmosféricos) son los que pueden beneficiarse de un mayor aumento de potencia por menos dinero, con el simple cambio de la turbina por una de mayor capacidad de









soplado o incorporando otra pieza, un intercooler. Si tienes un coche adecuado, éstas deben ser tus primeras modificaciones.

- 5.1 **Juego de turbinas etapa 1** (4.600 Cr.)*.
- 5.2 **Juego de turbinas etapa 2** (13.000 Cr.)*.
- 5.3 **Juego de turbinas etapa 3** (41.500 Cr.)*.
- 5.4 **Juego de turbinas etapa 4** (90.000 Cr.)*.
- 5.5 **Intercooler deportivo** (1.600 Cr.)*.
- 5.6 **Intercooler de competición grande** (2.700 Cr.)*.
- 5.7 **Sobrealimentado** (12.500 Cr.)*.

Con cualquier turbina obtendrás un aumento de potencia descomunal. Tampoco pierdas de vista la instalación de un intercooler, son baratos y rentables.

6 SUSPENSIÓN

La suspensión es fundamental para mantenerte pegado al asfalto. Por ello, préstale atención.

- 6.1 **Kit de suspensión deportiva** (3100 Cr.)*.
- 6.2 **Kit de suspensión semideportiva** (7.200 Cr.)*.
- 6.3 **Suspensión totalmente personalizable** (16.000 Cr.)*.

Si puedes, ve a por el kit personalizable: podrás adaptar la dureza de la suspensión en cada uno de los circuitos, teniendo en cuenta su trazado y la superficie.

7 NEUMÁTICOS

Como pronto descubrirás, en una buena elección de las gomas recalará gran parte de tus posibilidades de éxito.

- 7.1 **Estándar/económicos** (-- Cr.).
- 7.2 **Estándar/confort** (-- Cr.).
- 7.3 **Estándar/carreras** (-- Cr.).
- 7.4 **Deportivos** (4.600 Cr.).
- 7.5 **Deportivos/medios** (5.500 Cr.).
- 7.6 **Deportivos/blandos** (6.200 Cr.).
- 7.7 **Carreras/extremadamente duros** (8.100 Cr.).
- 7.8 **Carreras/duros** (10.250 Cr.).
- 7.9 **Carreras/medios** (22.250 Cr.).
- 7.10 **Carreras/blandos** (34.750 Cr.).
- 7.11 **Carrera/clasificación** (47.250 Cr.).
- 7.12 **Neumáticos de tierra** (22.250 Cr.).
- 7.13 **Neumáticos nieve** (22.250 Cr.).

Siempre que las normas de la carrera lo permitan, debes optar por los neumáticos de carreras, pues su adherencia es mucho mayor, aunque a costa de una vida más corta. Aún así, resultan claramente más beneficiosas para tus aspiraciones en el mayor número de los casos, especialmente los Carreras/medios.

8 OTROS

El aumento de las prestaciones puede obtenerse por una vía alternativa, aunque a un precio algo elevado. Si no puedes aumentar la potencia, rebaja la carga de los caballos que ya tienes en la "cuadra".

- 8.1 **Sistema VCD** (solo para coches 4x4) (10.000 Cr.)*.
- 8.2 **Reducción peso etapa** 1 (1.100 Cr.)*.
- 8.3 **Reducción peso etapa 2** (5.300 Cr.)*.
- 8.4 **Reducción peso etapa 3** (21.000 Cr.)*.
- 8.5 **Aumento de la rigidez** (30.000 Cr.)*.
- 8.6 **Plan para reforzar la rigidez** (50.000 Cr.)*.

La reducción de peso es una parte fundamental en la preparación de un coche, pues se consigue una mayor aceleración, agilidad y velocidad punta sin tocar el motor. Pero por su precio algo elevado (las dos ultimas etapas), resultan recomendables cuando el coche ya está suficientemente potenciado. Por otra parte, y si tu coche es 4x4, no tardes en incorporar el Sistema VCD, pues evitará la "fuga" de potencia en cuanto alguna de las ruedas pierdan de vista el asfalto.

4 | ANTES DE LA CARRERA

Entre los datos que se te ofrecen de cada coche, hay varios que resultan fundamentales. Por ello, te damos unas pequeñas nociones de lo que significan algunos de esos parámetros.







1 TIPO DE NEUMÁTICOS

La principal diferencia entre los distintos neumáticos está en la **dureza y su resistencia al desgaste**. Lo malo es que a mayor dureza, menor adherencia, por lo que tendrás que calibrar este problema teniendo en cuenta la duración de la carrera. De entre todos los disponibles, los más duros son los estándar, los de carreras tienen la misma consistencia que la mantequilla y los deportivos representan el termino medio. Dentro de cada categoría, además, podrás elegir entre tres grados de dureza. La mejor elección casi siempre son los de carreras/medios, aunque las visitas a los boxes en carreras largas serán frecuentes. Además, debes tener en cuenta cuáles son las **ruedas motrices** del coche, ya que estas sufrirán un mayor desgaste. Por ello, elige un compuesto más duro en ellas, a no ser que tu coche sea 4x4, caso en el que podrás elegir el mismo tipo de goma para las cuatro ruedas.

2 OXIDO NITROSO

El óxido nitroso hace la mezcla de combustión más rica en oxigeno, por lo que la explosión gana en potencia. El aumentar la densidad del flujo de NOS suministrado hará que tu coche gane en prestaciones, pero también se te agotará antes dicho compuesto.

3 EQUILIBRADO DE FRENOS

Podrás regular la intensidad de frenada en ambos ejes de forma independiente. Una mayor presión en los discos del eje delantero hará que el coche subvire, mientras que sobrevirará si el la intensidad es mayor en el tren posterior. Esto ayudará a que el coche sea más ágil en las curvas (recomendable para los 4x4) o compensar la tendencia natural al subviraje (tracción delantera) o sobreviraje (tracción trasera) del coche.

4 SUSPENSIÓN

La suspensión está compuesta por multitud de elementos, y todos ellos son configurables.

✱ 4.1 **Índice de muelles** (dureza de los muelles): endurecer los muelles puede darte una mayor estabilidad en circuitos muy virados. Procura no quedarte corto si llevas el coche muy bajo, o el efecto conseguido será devastador, debido a un exceso de rebote a la mínima variación de la trayectoria.

✱ 4.2 **Altura del coche:** además de la lógica mejora aerodinámica obtenida al reducir la altura, conseguiremos que el centro de gravedad descienda y las oscilaciones en las curvas disminuyan. Si te excedes, perderás adherencia en firmes en mal estado, que se contrarresta ablandando la suspensión.

✱ 4.3 **Amortiguador:** escoge el nivel de dureza general de la suspensión. Si el piso es irregular, ablándala para que se "trague" mejor los baches. Si por el contrario el asfalto es como el parqué de tu casa, endurécela ligeramente.

✱ 4.4 **Amortiguador contracción (impacto):** momento en el que el amortiguador cede y se contrae ante las irregularidades en el firme. Procura mantener la capacidad de contracción algo más alta (una dureza menor) que el de expansión, pero sin pasarte o el coche puede rebotar más de la cuenta.

✱ 4.5 **Amortiguador expansión (rebote):** después de pasar sobre un piano o cualquier irregularidad, el amortiguador tiende a volver a su posición natural. Si el nivel de dureza es muy bajo, el coche tenderá a rebotar, por lo que deberías mantenerlo por encima del nivel de dureza de la contracción.

✱ 4.6 **Camber o ángulo de caída.** Con un ángulo de caída alto conseguirás una mayor adherencia en curvas, por lo que se hace recomendable en los circuitos urbanos. Si, por el contrario, lo disminuyes, los frenos cobrarán mayor "brío" y la frenada será más efectiva. Un nivel más que adecuado casi siempre sería entre 3 y 4 grados

✱ 4.7 **Ángulo de eje o de paso:** podrás ajustar el ángulo en cada uno de los ejes.













Delanteros: si aumentas esta variable, conseguirás una mayor adherencia en curvas, pero la capacidad de giro quedará ligeramente mermada.
Traseros: un ángulo mayor proporcionará más estabilidad en rectas y mayor agilidad en los cambios de apoyos en curvas, pero tendrás al sobreviraje. Cuidado con los ajustes en este eje, las consecuencias son mucho más pronunciadas.
✳ 4.8 **Estabilizador:** un mayor nivel de dureza conseguirá reducir el balanceo de la carrocería, por lo que se hace muy útil en carreteras con muchas curvas. Si el firme está en mal estado, reduce el nivel.

5 AJUSTES EN LA TRANSMISIÓN

Saber ajustar esta relación será clave en muchas carreras. Si la cierras, conseguirás unas marchas más cortas y, por tanto, una aceleración mayor, aunque a costa de velocidad punta (ideal para circuitos con muchas curvas). Si, la abres, conseguirás una velocidad punta mayor, pero tardarás más tiempo en alcanzarla (ideal para circuitos con largas rectas).

6 AYUDA A LA CONDUCCIÓN

Disponemos de varias ayudas electrónicas que nos echarán una mano si nos pasamos con el acelerador...
✳ 6.1 **Sistema ASM (sobreviraje):** un valor alto evita que el coche derrape y sobrevire, aunque será más difícil girar. Ideal para coches con tracción trasera.
✳ 6.2 **Sistema ASM (subviraje):** evita en este caso que el coche se salga de la pista por el exterior si lo dejamos en un valor alto. Útil si llevamos uno de tracción delantera o 4x4.



✳ 6.3 **Mando de TCS:** evita que las ruedas patinen por un exceso de fuerza de aceleración. Déjalo al máximo: evitarás pérdidas de fuerza motriz y sobreviraje.

7 ADHERENCIA:

Ajustando el nivel de adherencia de los **alerones**, además de mejorar el agarre y estabilidad, modificaremos el comportamiento del coche en las curvas. Con mayor carga de adherencia delante conseguiremos que el coche sobrevire un poco y que subvire si la carga es mayor atrás.

8 LSD

Impide que se "desperdicie" fuerza motriz cuando una de las ruedas queda en el aire.
8.1 **Par de torsión inicial:** al aumentar el nivel aumenta la acción del LSD, pero perderás sensibilidad en la dirección. Ocurre lo contrario si disminuyes el nivel (para coches 4x4 y tracción delantera).
8.2 **Aceleración LSD:** aumenta el nivel si sueles salir de las curvas con el acelerador pegado a la moqueta, así evitarás perdida de motricidad.
8.3 **Deceleración LSD:** un alto nivel incrementa la estabilidad al encarar la curva, pero a costa de la dirección. No lo aumentes si tu coche subvira por naturaleza y sí si es uno de tracción trasera (los que sobreviran).



9 MANDO AYC

Controla la distribución del par entre las ruedas motrices, sobretodo cuando una queda en el aire. Es especialmente importante ajustarlo al máximo en los **circuitos de rallies o con piso en mal estado**.

10 MANDO DE DIFERENCIAL CENTRAL VARIABLE

Distribuye la fuerza motriz entre los ejes en un coche 4x4. Si buscas un comportamiento neutro, déjalo a la mitad. Pero si buscas que tu coche se porte como un tracción delantera, **sitúalo en un nivel más alto**. Haz lo contrario si prefieres que el tren trasero adopte el papel "protagonista".

11 EQUILIBRADO DE PESO

Podrás incrementar el peso del coche y distribuirlo eficazmente.
✳ 11.1 **Peso de lastre**: si añades peso perderás velocidad, frenado y aceleración. Sólo tiene sentido si buscas mejorar el equilibrio de pesos.
✳ 11.2 **Equilibrado delantero/trasero:** una vez añadido peso extra, podrás distribuirlo en la zona contraría a donde esté el motor. Así compensarás el equilibrado y el comportamiento del coche será más neutro.

5 | EL TUNING

Si te gusta personalizar tu coche instalando alerones y llantas GT Auto es el sitio al que tienes que acudir en el modo Gran Turismo. Aunque sus posibilidades sean muy limitadas, podrás saciar tu hambre de tuning.

1 GT AUTO, TIENDA DE ALERONES

Si eres un amante del tuning y odias llevar el coche igual que tus competidores, aquí podrás instalar a tus vehículos todo tipo de alerones por el módico precio de 1200 Cr. Podrás elegir el color y la tonalidad, pero como estos alerones son meramente decorativos (no mejoran la aerodinámica), sólo deberás instalarlos cuando te sobren créditos.





2 GT AUTO, TIENDA DE RUEDAS

Otra forma de cambiar el aire de tu vehículo y darle un toque de distinción es comprar alguna de la multitud de llantas de las marcas más prestigiosas que el juego pone a tu alcance. Como se trata de un capricho de 500 Cr., sólo deberías permitírtelo cuando no necesites la pasta para otras mejoras más urgentes.

3 EMPRESAS DE COMPONENTES

Aunque puedes instalar componentes en el concesionario, también tienes la opción instalar piezas de prestigiosas marcas. Para ello, acude al apartado de empresas de componentes del mapa de *GT* y escoge la marca compatible con tu coche. Te avisamos que los precios y los resultados en las mejoras del coche no variarán con respecto al concesionario.
Si realmente quieres un coche bien equipado y tuneado a la vez, hazte con una buena cantidad de créditos y compra alguno de los coches completos de las empresas de componentes. A continuación te indicamos las características de cada uno de ellos.

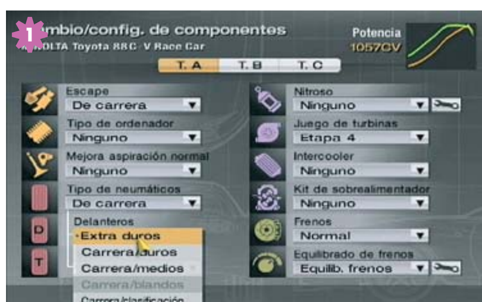
6 | TUTORIAL PARA AMATEUR

Este tutorial que te hemos preparado está basado en la configuración más adecuada para enfrentarnos al circuito de Seattle. Te recomendamos que, antes de hacer nada, te des un par de vueltas por el circuito para conocer todas sus peculiaridades tan bien como nosotros. Así notarás las diferencias.

1 TIPO DE NEUMÁTICO (Delantero y trasero)

Componente necesario **Neumáticos**

Aunque el factor fundamental para equipar con uno u otro neumático sea el número de vueltas de la carrera, ten en cuenta que en el caso Seattle estamos hablando de **un circuito largo** por lo que el desgaste de las gomas en cada vuelta será mayor. Teniendo este factor en cuenta, lo ideal sería instalar una **gomas más duras** de lo normal.





2 NITROSO

Componente necesario: **NOS**

Lo ideal es que **reduzcas la cifra ligeramente** (nivel 40 aproximadamente), ya que se trata de un **circuito relativamente largo** e interesa que dure.
Si el circuito fuese muy corto y sinuoso, deberías hacer lo contrario (subir la cifra) para que el aporte de potencia extra del NOS se notase más, pero duraría menos.

3 EQUILIBRIO DE FRENOS

Com. necesario: **Equilibrado de frenos**

Según el coche que escojas tienes que conseguir un giro adecuado para el trazado. En los modelos de TD o 4x4 intensifica la presión de los frenos traseros, y si escoges un coche de TT haz lo contrario.
En este circuito interesa **aumentar el giro para trazar las curvas cerradas** que predominan. Si el circuito está compuesto de curvas abiertas, sería contraproducente que el coche girase tanto al pisar el freno.

4 SUSPENSIÓN

Componente necesario: **Suspensión totalmente personalizable.**

✳ 4.1 **Índice de muelles:** en Seattle interesa **ablandar los muelles**, reduciendo el índice, para conseguir que absorba, los **altísimos pianos** que debes pisar en la trazada de las curvas. Si el circuito fuese muy sinuoso no interesaría ablandarlos, ya que al hacerlo el coche resulta más difícil de controlar.

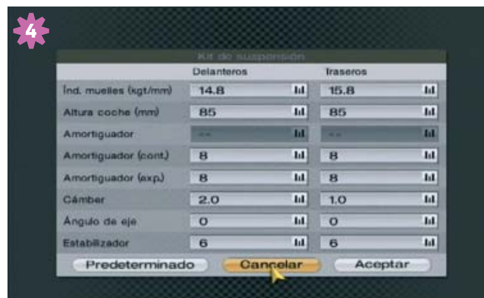
✳ 4.2 **Altura:** déjalo en un **término medio** a no ser que el coche que manejas sea muy bajo. Si esto es así, increméntalo para que el coche no roce con los pianos. Un nivel bajo permite una trazada a mayor velocidad, por lo que interesa salvo que haya grandes baches.

✳ 4.3 **Amortiguador (contracción): reduce el índice de dureza** para que el amortiguador "se trague" mejor el piano o el bache sin que rebote.
En los circuitos donde no haya pianos altos o baches muy bruscos no interesa tocarlo, dejando un nivel medio-alto.

✳ 4.4 **Amortiguador (expansión):** no lo toques y **deja el nivel que aparece** por defecto (siempre es un poco elevado) para que al abandonar el neumático el piano y volver el amortiguador a su posición original el coche no rebote hacia arriba.
En los circuitos donde no haya pianos altos o baches muy bruscos no debes tocarlo, procurando dejarlo en un nivel medio-alto.

✳ 4.5 **Cámber (o ángulo de caída):** este índice tendrás que modificarlo según la sinuosidad del trazado. En Seattle no hay muchas curvas y son cerradas, por







lo que el nivel de los dos ejes debe ser bajo para conseguir intensificar el freno en detrimento de una adherencia mejor en las trazadas.
Si el circuito tuviese muchas curvas rápidas deberías subir el nivel para una mejor trazada a gran velocidad.

4.6 **Ángulo de eje o de paso:**

• Delantero: disminuye su ángulo para conseguir que el coche **gire más**, pues el circuito está compuesto de **curvas cerradas y lentas**. Si el circuito tuviese curvas rápidas deberías hacer lo contrario.

• Trasero: ten cuidado al manipular este apartado, ya que puedes conseguir que el coche se descontrole. Aunque interesa **aumentarlo** para que el coche mejore en los cambios de apoyo de las **chicanes** del circuito, no debes pasarte para que el coche no tienda a trompear (déjalo en nivel 1). Si el circuito estuviese compuesto de largas rectas y chicanes podrías aumentarlo un poco más. Si fuese sinuoso, deberías dejarlo neutro o bajo.

4.7 **Barra estabilizadora:** este circuito que tiene pianos altos deja el **nivel de dureza medio** o ligeramente bajo. Para circuitos con muchas curvas rápidas y **sin baches endurécelo** suavemente.

5 TRANSMISIÓN

Componente necesario:
Transmisión totalmente personalizable.

Aunque debes aumentar un poco el nivel general de la relación de marchas para coger buena velocidad en las rectas, también debes **reducir la distancia entre las primeras marchas** para que la aceleración a la salida de las curvas cerradas y lentas no se resienta lo más mínimo.
Si el circuito no tuviese estas curvas cerradas habría que ampliar la relación de marchas, y si fuese muy sinuoso con rectas muy cortas deberías reducirla.

6 AYUDA DE CONDUCCIÓN Y ADHERENCIA

Componente necesario:

Para configurar este apartado simplemente debes fijarte en la tracción del coche que vas a utilizar. El mando de TCS debes mantenerlo siempre en un nivel medio-alto, sobre todo si utilizas grandes turismos.

6.1 **TD o 4x4: reduce un poco el nivel** de sistema ASM de sobreviraje, aumenta el sistema ASM de subviraje y **aumenta la carga delantera** con respecto a la trasera.

6.2 **TT:** aumenta un poco el nivel de sistema ASM de sobreviraje, reduce el sistema ASM de subviraje y **reduce la carga delantera** respecto a la trasera.

7 LSD

Componente necesario: **AYC LSD.**

7.1 **Par de torsión inicial:**

• Para TD o 4x4 o circuitos muy virados y rápidos: el **índice debe ser bajo** para que la dirección no se endurezca demasiado.

• Para TT o circuitos poco virados pero con curvas muy cerradas, como puede ser el circuito de Seattle: **el índice debe ser alto** (pero sin pasarte).

7.2 **Aceleración LSD:**
Mantenlo alto, ya que es muy importante ganar velocidad rápidamente a la salida de las curvas. Si en el trazado predominan las curvas de trazada rápidas, no es necesario que aumentes este apartado.

7.3 **Deceleración LSD:**
Para circuitos con **grandes apuradas de frenadas** como Seattle **aumenta el nivel**, sobre todo si el coche es TT. No lo aumentes si el coche es TD, ya que con un nivel alto la dirección se hace menos incisiva.



8 MANDO DE AYC

Componente necesario: **AYC LSD.**

En este caso (muy accidentado) y para circuitos de rally o con **pianos muy altos aumenta el nivel,** ya que evitarás que las ruedas descolgadas hagan perder fuerza al coche.
Por el contrario, en un circuito de superficie lisa mantenlo en un nivel medio-bajo.

9 MANDO DIFERENCIAL CENTRAL VARIABLE

Componente necesario: **Sistema VCD.**

Sólo se puede configurar para coches 4x4. Con él podrás potenciar el protagonismo de un eje sobre el otro.
En Seattle (con pocas curvas pero cerradas), te conviene que el coche se comporte como un coche de TT y sobrevire, por lo que debes situarlo en un nivel bajo. Para circuitos con curvas rápidas, deja un nivel equilibrado o más alto.

10 EQUILIBRADO DE PESO

Componente necesario: **—.**

Como es lógico, nunca interesa aumentar el peso, por lo tanto **el peso de lastre siempre debe ser 0.**
El equilibrado delantero/trasero depende de la posición del motor:

10.1 **Delantero:** aumenta el peso trasero.

10.2 **Trasero:** aumenta el peso delantero.

10.3 **Central:** déjalo equilibrado.







AJUSTES MECÁNICOS

Un piloto experto debe conocer a fondo su coche y qué piezas debe "toquetear" para mejorar su rendimiento. A continuación indicamos en qué consiste cada uno de los ajustes disponibles y cómo afectarán al rendimiento final.



AJUSTES	COMPONENTES NECESARIOS	MODIFICACIONES
NEUMÁTICOS	Distintos tipos de neumáticos	Más duros
		Más blandos
NOS	Tanque óxido nitroso	Más densidad
		Menos densidad
EQUILIBRADO DE FRENOS	Equilibrio de frenos personalizado	Mayor presión delante
		Menor presión atrás
ÍNDICE DE MUELLES	Suspensión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
ALTURA	Suspensión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
DUREZA AMORTIGUACIÓN	Suspensión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
CAMBER	Suspensión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
ÁNGULO DE EJE	Suspensión personalizada	Subir nivel ruedas delanteras
		Bajar nivel ruedas delanteras
		Subir nivel ruedas traseras
		Bajar nivel ruedas traseras
ESTABILIZADOR	Suspensión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
RELACIÓN TRANSMISIÓN	Transmisión personalizable	Más cerrada
		Más abierta
TCS	Ayuda a la conducción	Subir nivel
		Bajar nivel
ATC SUBVIRAJE	Ayuda a la conducción	Subir nivel
		Bajar nivel
ATC SOBREVIRAJE	Ayuda a la conducción	Subir nivel
		Bajar nivel
ADHERENCIA	Alerón	Subir nivel en alerón delantero
		Subir nivel en alerón trasero
PAR DE TORSIÓN INICIAL	Transmisión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
ACELERACIÓN LSD	Transmisión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
DECELERACIÓN LSD	Transmisión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel
MANDO AYC	AYC LSD	Subir nivel
		Bajar nivel
MANDO CENTRAL DIFERENCIAL VARIABLE	Transmisión personalizada	Subir nivel
		Bajar nivel



PROS	CONTRAS	PARA CIRCUITOS	PARA COCHES
Mayor duración	Poco agarre	De todo tipo	De todo tipo
Mayor agarre	Escasa duración	De todo tipo	De todo tipo
Mejora la aceleración de forma considerable	Escasa duración efecto NOS	De todo tipo	De todo tipo
Aceleración más parecida al estándar	Mayor duración efecto NOS	De todo tipo	De todo tipo
Corrige el sobreviraje	Peligro de salida	De todo tipo	Tracción Trasera
Corrige el subviraje	Peligro de trompo	De todo tipo	Tracción delantera
Mejor giro	Desgaste desigual de gomas	Con muchos virajes	De todo tipo
Mayor Estabilidad	Desgaste acusado de las gomas	Con menos virajes	De todo tipo
Buenas adaptación a baches	Menor estabilidad en virajes	Con firme irregular o accidentado	De todo tipo
Mejor comportamiento en curvas	Rebote y perdida adherencia	De asfaltado perfecto	De todo tipo
Mejor comportamiento en curvas	Exceso de rebote en baches	Con asfalto perfecto	De todo tipo
Mejor adaptación a superficies irregulares	Balanceo en curvas	Con curvas con “pianos” y baches	De todo tipo
Mayor adherencia	Frenos pierden fuerza	Circuitos ovales y muy rápidos	De todo tipo
Mejor frenada	Menor estabilidad en curva	Circuitos con más virajes	De todo tipo
Mejor agarre	Mayor degradación de las gomas	Con muchas curvas rápidas	De todo tipo
Mayor duración gomas	Agarre deficiente	Curvas cerradas	De todo tipo
Más capacidad de giro	Menor agarre	Curvas cerradas	De todo tipo
Mayor estabilidad en recta	Capacidad de giro menor	Con largas rectas	De todo tipo
Más estabilidad	Menor capacidad de giro	Con curvas abiertas y firme en buen estado	De todo tipo
Mayor capacidad de giro	Menor estabilidad	Con curvas cerradas y firme con muchos baches	4x4 y TD
Mejor aceleración	Punta de velocidad menor	Muchas curvas y muy seguidas	De todo tipo
Mayor velocidad punta	Dificultad en aceleraciones	Circuitos de velocidad	De todo tipo
Las ruedas no pierden adherencia	No podemos quemar goma	De todo tipo	De todo tipo
Posibilidad de aprovechar derrapes	Perderemos tracción	Con curvas abiertas y rápidas	De todo tipo
Evita el subviraje	Comportamiento poco natural	De todo tipo	TD
Mayor control en curvas	Salidas de pista	Ninguno	TT
Evita el sobreviraje	Menor capacidad de giro	De todo tipo	TT
Mejor capacidad de giro	Posibilidad de trompos	Ninguno	TD y 4x4
Mejor capacidad de giro	Ninguno	Circuitos rápidos	De gran potencia
Ninguno	Pérdida de velocidad	Ninguno	Ninguno
Mayor estabilidad	Giro deficiente	Con curvas abiertas	De gran potencia
Mayor giro	Poca estabilidad en curvas	Muchas curvas y cerradas	De todo tipo
Mejor aceleración al salir de curvas	Deslizamiento al salir de las curvas	De todo tipo	De todo tipo
Derrapaje menor	Menor aceleración al salir de curvas	De todo tipo	De todo tipo
Mejor frenada	Giro deficiente	Con curvas cerradas	TT
Mejor giro	Frenada deficiente	De alta velocidad	De todo tipo
Mayor capacidad de giro	Ninguno	De rally	De rally
Ninguno	Mal giro sobre arena	Ninguno	Ninguno
Mejor agarre	Giro deficiente	De todo tipo	4x4
Mayor capacidad de giro	Control complicado	De todo tipo	4x4

LOS CAMPEONATOS

Para que sepas a qué atenerte a la hora de competir, aquí te mostramos todos los campeonatos del juego con las especificaciones de cada uno de ellos, los premios que puedes conseguir y, lo mejor de todo, el coche más adecuado para enfrentarse a cada reto. Aprovéchalo.



1 | PRINCIPIANTE

1 SUNDAY CUP (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Autumn Ring mini	2	Ninguna	Ninguna	600 Cr.
Driving Park beginner course	4	Ninguna	Ninguna	600 Cr.
High Speed Ring	2	Ninguna	Ninguna	600 Cr.
Clubman Stage Route 5 inverso	2	Ninguna	Ninguna	600 Cr.
Twing Ring Motegi Oeste	3	Ninguna	Ninguna	600 Cr.

Oro en todo: Autobianchi A112 Abarth ´79

Se recomienda participar con cualquier coche que ronde los 150 CV de potencia.



2 FF CHALLENGE (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Midfield Raceway inverso	2	Ninguna	Coches tipo MD, TD	1.500 Cr.
Suzuka este	3	Ninguna	Coches tipo MD, TD	1.500 Cr.
Hong Kong inverso	2	Ninguna	Coches tipo MD, TD	1.500 Cr.
Grand Valley este normal	2	Ninguna	Coches tipo MD, TD	1.500 Cr.
Twin Ring Motegi Este (corto)	2	Ninguna	Coches tipo MD, TD	1.500 Cr.

Oro en todo: Mazda 6 concept ´01

Se recomienda participar con un Renault Megane 2.0 16V



3 FR CHALLENGE (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seattle inverso	2	Ninguna	Coches tipo MD, TT	1.500 Cr.
Tsukuba	3	Ninguna	Coches tipo MD, TT	1.500 Cr.
Special Stage Route 5 normal	2	Ninguna	Coches tipo MD, TT	1.500 Cr.
Laguna Seca	2	Ninguna	Coches tipo MD, TT	1.500 Cr.
Driving Park Motorland inverso	4	Ninguna	Coches tipo MD, TT	1.500 Cr.

Oro en todo: Nissan Skyline 2000GT-B (S54A)´67

Recomendado participar con un Mazda MX-5 1800 RS (J) con alguna mejora de potencia.



4 4WD CHALLENGE (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand valley este normal	2	Ninguna	Sólo coches tipo 4X4	1.500 Cr.
Autumn ring mini inverso	4	Ninguna	Sólo coches tipo 4X4	1.500 Cr.
Suzuka este	3	Ninguna	Sólo coches tipo 4X4	1.500 Cr.
El Capitán inverso	2	Ninguna	Sólo coches tipo 4X4	1.500 Cr.
Fuji Speedway ´90	2	Ninguna	Sólo coches tipo 4X4	1.500 Cr.

Oro en todo: Toyota Motor Triathlon Race Car ´04

Se recomienda participar con un Audi A3 3.2 Quattro.





SABÍAS QUE...

... UN COCHE MUCHO MÁS POTENTE que el de tus rivales hará que consigas muy pocos puntos de conducción cuando compitas.

... LA ELECCIÓN DE NEUMÁTICOS es uno de los factores decisivos para ganar una carrera.

... LAS COMPETICIONES MÁS COMPLICADAS suelen ser aquellas que requieren la posesión de los carnés internacionales o especial.

... EL TRAZADO DE NÜRBURGRING se utilizaba antiguamente para las competiciones de F1.

... LAS COMPETICIONES MÁS LARGAS suelen tener enormes recompensas de Cr. para el ganador.

... LA SOLUCIÓN MÁS FÁCIL para ganar una competición muy complicada es mejorar al máximo los componentes de tu coche.

... PUEDES CAMBIAR EL MODO DE CONDUCCIÓN (A-spec o B-spec) cada vez que entras en boxes.

5 MR CHALLENGE (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Driving park normal	5	Ninguna	Coches tipo MR (MT, TT)	2.000 Cr.
Autumn ring inverso	2	Ninguna	Coches tipo MR (MT, TT)	2.000 Cr.
New York inverso	2	Ninguna	Coches tipo MR (MT, TT)	2.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	2	Ninguna	Coches tipo MR (MT, TT)	2.000 Cr.
El Capitán normal	2	Ninguna	Coches tipo MR (MT, TT)	2.000 Cr.

Oro en todo: Lotus Espirit turbo HC ´87

Se recomienda participar con un Renault Clio Sport V6.



6 LIGTHWEIGHT CUP (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Driving Park Motorland normal	4	Ninguna	Límite de longitud 3400 mm	2.000 Cr.
Tsukuba	3	Ninguna	Límite de longitud 3400 mm	2.000 Cr.
Driving Park normal	7	Ninguna	Límite de longitud 3400 mm	2.000 Cr.

Oro en todo: Ginetta G4 ´64

Coche recomendado: Daihatsu Copen Active Top con alguna mejora de potencia.



7 SPIDER AND ROADSTER (car. sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi este (corto)	2	Ninguna	Sólo descapotables	3.000 Cr.
Trial Mountain inverso	4	Ninguna	Sólo descapotables	3.000 Cr.
Infineon Raceway para deportivos	2	Ninguna	Sólo descapotables	3.000 Cr.

Oro en todo: Chrysler Prowler ´02

Se recomienda participar con un Mazda MX-5 1800 RS (J) con alguna mejora de potencia.



8 SPORT TRUCK RACE (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´90	2	Ninguna	Sólo pick ups	1.200 Cr.
Laguna seca	2	Ninguna	Sólo pick ups	1.200 Cr.
Seattle inverso	2	Ninguna	Sólo pick ups	1.200 Cr.

Oro en todo: Chevrolet Silverado SSt Concept ´02

Coche recomendado: Ford STV F- 150 Lightning



2 | PROFESIONAL

1 CLUBMAN CUP (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Apricot Hill	3	B Nac.	Ninguna	3.000 Cr.
Twin ring Motegi Este (corto)	3	B Nac.	Ninguna	3.000 Cr.
Seoul Central inverso	4	B Nac.	Ninguna	3.000 Cr.
Clubman Stage Route 5	5	B Nac.	Ninguna	3.000 Cr.
Deep Forest	3	B Nac.	Ninguna	3.000 Cr.

Oro en todo: Mazda 6 MPS ´05

Se recomienda participar con un Audi A3 3.2 Quattro con alguna mejora de potencia.



2 TUNING CAR GRAND PRIX (campeonato) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Midfield Raceway inverso	3	A Nac.	Ninguna	10.000 Cr.
Suzuka este	3	A Nac.	Ninguna	10.000 Cr.
Hong Kong inverso	2	A Nac.	Ninguna	10.000 Cr.
Grand Valley este normal	3	A Nac.	Ninguna	10.000 Cr.
Twin Ring Motegi Este (corto)	5	A Nac.	Ninguna	10.000 Cr.

1º en campeonato: 20.000 Créditos y Nissan OPTION Stream Z ´04

Usa un R. Clio Sport V6 con máxima potencia



3 NA RACE OF NA SPORTS (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Infineon para deportivos	3	B Nac.	Motores NA	7.500 Cr.
Apricot Hill inverso	3	B Nac.	Motores NA	7.500 Cr.
Twin Ring Motegi	3	B Nac.	Motores NA	7.500 Cr.
Special Stage Route 5 inverso	3	B Nac.	Motores NA	7.500 Cr.
Trial Mountain	3	B Nac.	Motores NA	7.500 Cr.

Oro en todo: Honda S800 RSC Race Car ´68

Coche recomendado para participar: RUF GTR.



4 TURBO, RACE OF TURBO SPORT (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´80	3	B Nac.	Motores Turbo	7.500 Cr.
Tokio Route 246 inverso	2	B Nac.	Motores Turbo	7.500 Cr.
High Speed ring	3	B Nac.	Motores Turbo	7.500 Cr.
New York inverso	3	B Nac.	Motores Turbo	7.500 Cr.
Mid Field raceway	3	B Nac.	Motores Turbo	7.500 Cr.

Oro en todo: Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) ´03

Se recomienda participar con un Nissan OPTION Stream Z ´04.



5 BOXER SPIRIT (carreras sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Hong Kong	4	B Nac.	Sólo Boxer	7.500 Cr.
Infineon para deportivos	3	B Nac.	Sólo Boxer	7.500 Cr.
Deep Forest inverso	3	B Nac.	Sólo Boxer	7.500 Cr.

Oro en todo: RUF CTR "Yellow Bird" ´87

Coche recomendado para participar: RUF GTR.



6 WORLD CLASSIC CAR SERIES (campeonato) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´80	2	B Inter.	Modelos hasta 1970	10.000 Cr.
El Capitán inverso	2	B Inter.	Modelos hasta 1970	10.000 Cr.
Nürburgring	1	B Inter.	Modelos hasta 1970	10.000 Cr.
Cote d´Azur	2	B Inter.	Modelos hasta 1970	10.000 Cr.
Laguna Seca	2	B Inter.	Modelos hasta 1970	10.000 Cr.

1º en campeonato: 50.000 Créditos y Mercedes-Benz Daimier Motor Carriage ´86

Usa un Nissan Skyline 2000GT-B (S54A) ´67



7 WORLD COMPACT CAR RACE (campeonato) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seattle	3	B Inter.	Límite de longitud 4000 mm	7.500 Cr.
Tsukuba	5	B Inter.	Límite de longitud 3400 mm	7.500 Cr.
Grand Valley este inverso	4	B Inter.	Límite de longitud 3400 mm	7.500 Cr.
Hong Kong inverso	4	B Inter.	Límite de longitud 3400 mm	7.500 Cr.
Twin Ring Motegi corto	4	B Inter..	Límite de longitud 3400 mm	7.500 Cr.

1º en campeonato: 30.000 Créditos y Honda NSX-R Concept ´01

Usa un Mini Cooper S con mejora de potencia.



8 FESTIVAL DE SUPERCOCHES (c. sueltas) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seoul	8	A Inter.	Coches con más de 500 CV	15.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	6	A Inter.	Coches con más de 500 CV	15.000 Cr.
New York	6	A Inter.	Coches con más de 500 CV	15.000 Cr.
Mid Field inverso	6	A Inter.	Coches con más de 500 CV	15.000 Cr.
Infineon para deportivos	6	A Inter.	Coches con más de 500 CV	15.000 Cr.

Oro en todo: Cizeta V16T ´94

Coche recomendado para participar: TVR Cerbera Speed 12.



9 GRAN TURISMO WORLD CHAMPIONSHIP (camp.) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tokio Route 246	10	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Twin ring motegi	21	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Hong Kong	18	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Seoul central inverso	19	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
El Capitán	11	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
New York	15	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Opera Paris inverso	18	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Suzuka	9	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Grand Valley inverso	11	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.
Sarthe I	4	A Nac.	Ninguna	25.000 Cr.

1º en campeonato: 250.000 Créditos y Ford GT LM Race Car Spec II ´04 y secuencia final

Usa un Nissan OPTION Stream Z ´04 mejorado.



EXTREME 3

1 TURISMO ALL STAR (campeonato)

Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
High Speed Rin inverso	7	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Fuji Speedway ´80	6	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Laguna Seca	7	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Autumn ring inverso	9	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Driving Park circuito prueba	3	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Grand Valley inverso	6	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Suzuka	5	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Infineon para deportivos	8	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Sarthe I	2	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Nürburgring	2	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.

1º en campeonato: 100.000 Créditos y BMV McLaren F1 GTR Race Car ´97

Usa un MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



3 POLYPHONY DIGITAL CUP (campeonato)

Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi	6	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Seattle inverso	7	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Infineon para deportivos	8	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Tokio R246 inverso	5	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Fuji Speedway 2005	6	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Driving Park Motorland inverso	19	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Sarthe I	2	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
El Capitán inverso	6	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Suzuka	5	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.
Nürburgring	2	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.

1º en campeonato: 200.000 Créditos y Opera Performance S2000 ´04

Usa un MINOLTA toyota 88C-V Race Car mejorado.



5 FORMULA GT (campeonato)

Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tokio R246	60	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Twin Ring Motegi S. Speedway	127	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
New York	74	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
High Speed ring	77	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Grand Valley	62	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Sarthe I	23	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Cotte d´Azur	78	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Seoul Central	113	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Infineon para deportivos	76	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Laguna Seca	85	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Twin Ring Motegi carretera	64	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Nürburgring	15	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
El Capitán	64	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Fuji Speedway	67	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.
Suzuka	53	Esp.	Ninguna	100.000 Cr.

1º en campeonato: 3.000.000 Créditos y Sauber Mercedes C 9 Race Car ´89

Usa un Polyphony Formula Gran Turismo.



2 CAMPEONATO DREAM CAR (camp.)

Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Opera Paris	7	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Tokio R246 inverso	4	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Deep Forest	5	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Seoul inverso	7	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Hong Kong	7	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Driving Park circuitos prueba	2	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Driving Park (principiantes)	27	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Sarthe II	2	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
El Capitán inverso	4	Especial	Ninguna	20.000 Cr.
Cotte D´Azur	7	Especial	Ninguna	20.000 Cr.

1º en campeonato: 20.000 Créditos y Nissan GT-R Concept LM Race Car ´02

Usa un MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



4 COMO EL VIENTO (carrera suelta)

Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Driving Park circuito de prueba	5	Esp.	Ninguna	20.000 Cr.

Oro en todo: VW V12 Nardo Concept ´01

Se recomienda participar con un Minolta Toyota 88C-V Race Car mejorado.



6 PASEO POR CIRCUITOS REALES (c. sueltas)

Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi carretera	8	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Tsukuba	15	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Laguna Seca	10	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Infineon para deportivos	9	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Fuji Speedway	8	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Sarthe I	3	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.
Nürburgring	2	A Inter.	Ninguna	15.000 Cr.

Oro en todo: Nissan G. Turismo Skyline GT-R (PaceCar) ´01

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



7 PREMIUM SPORTS LOUNGE (c. sueltas)

Dificultad: Muy alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cotte d´Azur	4	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
Opera Paris	5	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
Hong Kong inverso	5	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
High Speed inverso	4	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
New York inverso	4	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.

Oro en todo: Ford GT ´05

Coche recomendado para participar: Mercedes-Benz McLaren SLR.



4 | PRUEBAS DE RESISTENCIA

1 GRAND VALLEY 300 KM

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Valley	60	B Int.	Ninguna	400.000 Cr.

Recompensa Auto Union V16 Type C Streamline ´37

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



3 ROADSTER, RESISTENCIA 4H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	4 horas	Ninguna	Sólo Mazda MX-5	100.000 Cr.

Recompensa Mazda RX-7 LM Race Car ´01

Usa un Mazda MX-5 1800 mejorado al máximo y con neumáticos de carrera medios delante y duros detrás.



5 SUPER SPEEDWAY 150 MILLAS

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Super Speedway	100	B Int.	Ninguna	200.000 Cr.

Recomp. Honda NSX-R Prototype LM Race Car ´02

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



7 NÜRBURGRING, RESISTENCIA 4H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Nürburgring	4 horas	B Int.	Ninguna	200.000 Cr.

Recompensa Chaparral 2D Race Car ´67

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios deportivos delante y duros detrás.



9 MOTEGI, RESISTENCIA 8 H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Motegi	8 horas	A Nac.	Ninguna	120.000 Cr.

Recompensa Honda NSX-R LM-Edition Road Car ´02

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



11 CIRCUITO DE LA SARTHE I, 24 H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Sarthe I	24 horas	A Int.	Ninguna	1.200.000 Cr.

Recompensa AUDI R8 '01

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



13 FUJI 1000 KM

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Valley	228	A Int.	Ninguna	750.000 Cr.

Recompensa Nissan R92CP Race Car ´92

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



15 EL CAPITÁN 200 MILLAS

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
El Capitán	66	A Nac.	Ninguna	200.000 Cr.

Recompensa Minolta Toyota 88-CV Race Car ´89

Coche recomendado: Nissan OPTION Stream Z mejorado y con neumáticos deportivos duros.



2 LAGUNA SECA 200 MILLAS

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Laguna Seca	90	A Nac.	Ninguna	200.000 Cr.

Recompensa Ford GT40 Race Car'69

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos de carrera medios delante y duros detrás.



4 TOKIO R246 300 KM

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tokio R246	60	B Int.	Ninguna	200.000 Cr.

Recompensa Mitsubishi FTO Super Touring Car ´97

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



6 NÜRBURGRING, RESISTENCIA 24H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Nürburgring	24 horas	B Int.	Ninguna	1.200.000 Cr.

Recompensa POLYPHONY Formula Gran Turismo

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



8 SUZUKA, 1000 KM

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Suzuka	172 horas	B Int.	Ninguna	350.000 Cr.

Recompensa Listen Storm V12 Race Car ´99

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



10 TSUKUBA, RESISTENCIA 9 H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	9 horas	B Nac.	Ninguna	150.000 Cr.

Recomp. NISSAN SKYLINE GT-R Race Car (CALSONIC) '93

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



12 CIRCUITO DE LA SARTHE II, 24 H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Sarthe II	24 horas	A Int.	Ninguna	1.000.000 Cr.

Recompensa BENTLEY Speed 8 Race Car '03

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



14 MUNDIAL DEPORTIVOS INFINEON 24H

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Infineon	2:45 H.	A Int.	Ninguna	500.000 Cr.

Recompensa Ford GT40 LM Race Car ´02

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios de carrera delante y duros detrás.



16 CARRERA NUEVA YORK 200 MILLAS

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Nueva York	76	A Nac.	Ninguna	250.000 Cr.

Recompensa Dodge Charger Super Bee 426 Hemi ´71

Coche recomendado: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado y con neumáticos medios deportivos delante y duros detrás.



MISIONES DE CONDUCCIÓN |5|

1 MISIONES 1ª A LA 10ª
Dificultad: Baja
Recompensa DMC DeLorean S2 ´04.

2 MISIONES 11ª A LA 20ª
Dificultad: Muy alta
Recompensa JAY LENO Tank Car '03

3 MISIONES 21ª A LA 24ª
Dificultad: Muy alta
Recompensa PAGANI Zonda Race Car '01

4 MISIONES DE LA 25ª A LA 29ª
Dificultad: Muy alta
Recompensa Toyota 7 Race Car '70

5 MISIONES DE LA 30ª A LA 34ª
Dificultad: Muy alta
Recompensa NISSAN R89C Race Car '89

CONDICIONES ESPECIALES |6|

1 RALLY D´UMBRIA FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cittá d Aria	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.
Cittá d Aria inverso	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.

Recompensa Cadillac CIEN ´02

Coche recomendado para participar: Minolta Toyota 88C-V Race Car mejorado.



2 RALLY DE CAPRI FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Costiera Amalfitana	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.
Costiera Amalfitana inverso	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.

Recompensa Toyota RSC Rally Raid Car ´02

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



3 RALLY GRAND CANYON FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Canyon	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.
Grand Canyon inverso	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.

Recompensa Ford RS200 ´84

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



4 RALLY ICE ARENA 2004 FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Ice Arena	2	A Nac.	Sólo neumáticos de nieve	5.000 Cr.
Ice Arena inverso	2	A Nac.	Sólo neumáticos de nieve	5.000 Cr-

Recompensa Toyota RSC '01

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



5 RALLY CHAMONIX FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Chamonix	2	A Nac.	Sólo neumáticos de nieve	5.000 Cr.
Chamonix inverso	2	A Nac.	Sólo neumáticos de nieve	5.000 Cr.

Recompensa Infiniti FX45 Concept ´02

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



6 RALLY GEORGE PARÍS FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
George V Paris	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.
George V Paris inverso	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.

Rec. Audi Novulari Quattro ´03 y Alpine A310 1600VE ´73

Coche recomendado para participar: Minolta Toyota 88C-V Race Car mejorado.



7 RALLY SWISS ALPS FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Alpes Suizos	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.
Alpes Suizos inverso	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.

Recompensa Mitsubishi CZ-3 Tarmac ´01

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



8 RALLY TAHITI FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tahiti Maze	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.
Tahiti Maze inverso	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.

Recompensa Renault 5 Turbo ´80

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



9 RALLY TSUKUBA CIRCUIT FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba húmedo	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.
Tsukuba húmedo inverso	2	A Nac.	Ninguna	5.000 Cr.

Recompensa Mazda RX-8 Concept (Type I) ´01

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



10 R. CATHEDRAL ROCKS TRAIL I FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cathedral Rocks Trail I	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5000 Cr.
Cathedral Rocks Trail I inverso	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5000 Cr.

Recomp. Land Rover Range Stormer Concept ´04

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



11 R. CATHEDRAL ROCKS TRAIL II FÁCIL
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cathedral Rocks Trail II	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.
Cathedral Rocks Trail II inver.	2	A Nac.	Sólo neumáticos de tierra	5.000 Cr.

Recompensa Hyundai HCD6 ´01

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



12 RALLY D´UMBRIA NORMAL
Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cittá d Aria	2	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.
Cittá d Aria inverso	2	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.

Recomp. Lancia DELTA HF Integrale Rally Car ´92

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



13 RALLY DE CAPRI NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Costiera Amalfitana	3	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.
Costiera Amalfitana inverso	3	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.

Recomp. Subaru Impreza Rally Car Prototype ´01

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



14 RALLY GRAND CANYON NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Canyon	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.
Grand Canyon inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.

Recomp. Mitsubishi CZ-3 Tarmac Rally Car ´02

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



15 RALLY ICE ARENA 2004 NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Ice Arena	3	B Int.	Sólo neumáticos de nieve	10.000 Cr.
Ice Arena inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de nieve	10.000 Cr.

Rec. MITSUBISHI Lancer Evolution IV Rally Car '97

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



16 RALLY CHAMONIX NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Chamonix	3	B Int.	Sólo neumáticos de nieve	10.000 Cr.
Chamonix inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de nieve	10.000 Cr.

Recompensa SUBARU IMPREZA Rally Car ´01

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



17 RALLY GEORGE PARÍS NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
George V Paris	3	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.
George V Paris inverso	3	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.

Recompensa Renault 5 Maxi Turbo Rally Car ´85

Coche recomendado para participar: Minolta Toyota 88C-V Race Car mejorado.



18 RALLY SWISS ALPS NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Alpes Suizos	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.
Alpes Suizos inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.

Rec. Toyota Celica GT-FOUR Rally Car (ST205) ´95

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



19 RALLY TAHITI NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tahiti Maze	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.
Tahiti Maze inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.

Recompensa Ford Scort Rally Car ´98

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



20 RALLY TSUKUBA CIRCUIT NORMAL — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba húmedo	3	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.
Tsukuba húmedo inverso	3	B Int.	Ninguna	10.000 Cr.

Recompensa Mazda 6 Touring Car ´02

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



21 R. CATHEDRAL ROCKS TRAIL II NOR. — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cathedral Rocks Trail I	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.
Cathedral Rocks Trail I inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.

Recompensa Subaru Impreza Rally Car ´99

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



22 R. CATHEDRAL ROCKS TRAIL II NOR. — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cathedral Rocks Trail II	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.
Cathedral Rocks Trail I inverso	3	B Int.	Sólo neumáticos de tierra	10.000 Cr.

Rec. Toyota CELICA GT-FOUR Rally Car (ST185) ´95

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



23 RALLY D´UMBRIA DIFÍCIL — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cittá d Aria	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.
Cittá d Aria inverso	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.

Recompensa Lancia Delta S4 Rally Car ´84

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



24 RALLY DE CAPRI DIFÍCIL — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Costiera Amalfitana	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.
Costiera Amalfitana inverso	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.

Recompensa Ford RS200 Rally Car ´85

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



25 RALLY GRAND CANYON DIFÍCIL — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Canyon	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.
Grand Canyon inverso	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.

Rec. MITSUBISHI STARION 4WD Rally Car '84

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



26 RALLY ICE ARENA 2004 DIFÍCIL — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Ice Arena	5	A Int.	Sólo neumáticos de nieve	20.000 Cr.
Ice Arena inverso	5	A Int.	Sólo neumáticos de nieve	20.000 Cr.

Rec. NISSAN BLUEBIRD Rally Car (510) '69

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



27 RALLY CHAMONIX DIFÍCIL — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Chamonix	5	A Int.	Sólo neumáticos de nieve	20.000 Cr.
Chamonix inverso	5	A Int.	Sólo neumáticos de nieve	20.000 Cr.

Recomp. LANCIA STRATOS Rally Car '77

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



28 RALLY GEORGE PARIS DIFÍCIL — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
George V Paris	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.
George V Paris inverso	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.

Rec. Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car ´86

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN

29 RALLY SWISS ALPS DIFÍCIL

Dificultad: Alta

Alpes Suizos	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.
Alpes Suizos inverso	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.

Recompensa Nissan 240RS Rally Car ´85

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



30 RALLY TAHITI DIFÍCIL

Dificultad: Alta

Tahiti Maze	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.
Tahiti Maze inverso	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.

Recomp. MITSUBISHI PAJERO Rally Raid Car '85

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



31 RALLY TSUKUBA CIRCUIT DIFÍCIL

Dificultad: Alta

Tsukuba húmedo	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.
Tsukuba húmedo inverso	5	A Int.	Ninguna	20.000 Cr.

Recompensa Ford GT ´02

Coche recomendado para participar: MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



32 R. CATHEDRAL ROCKS TRAIL I DIFÍCIL

Dificultad: Alta

Cathedral Rocks Trail I	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.
Cathedral Rocks Trail I inverso	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.

Recompensa SUZUKI ESCUDO Dirt Trial Car ´98

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.



33 R. CATHEDRAL ROCKS TRAIL II DIFÍCIL

Dificultad: Alta

Cathedral Rocks Trail II	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.
Cathedral Rocks Trail II inverso	5	A Int.	Sólo neumáticos de tierra	20.000 Cr.

Rec. MITSUBISHI PAJERO Evolution Rally Raid Car '03

Coche recomendado: Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur ´02 mejorado.





CARRERAS EUROPEAS |7|

1 CAMPEONATO PANEUROPEO

Dificultad: Alta

Opera Paris	6	B Int.	Sólo coches europeos	12.000 Cr.
Grand Valley	5	B Int.	Sólo coches europeos	12.000 Cr.
Sarthe I	2	B Int.	Sólo coches europeos	12.000 Cr.
Cotte d´Azur	6	B Int.	Sólo coches europeos	12.000 Cr.
Nürburgring	6	B Int.	Sólo coches europeos	12.000 Cr.

1º en campeonato: 45.000 Créditos y Jaguar XJ220 LM Race Car'01

Usa un BMW M5 mejorado al máximo y con neumáticos medios delante y duros detrás.



2 SERIE BRITÁNICA GT (campeonato)

Dificultad: Alta

Grand Valley Seedway	3	A Int.	Sólo coches británicos	12.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	3	A Int.	Sólo coches británicos	12.000 Cr.
El Capitán	3	A Int.	Sólo coches británicos	12.000 Cr.
Infineon para deportivos	3	A Int.	Sólo coches británicos	12.000 Cr.
Mid Field inverso	3	A Int.	Sólo coches británicos	12.000 Cr.

1º en campeonato: 45.000 Créditos y Jaguar E-Type Coupe'61

Usa un TVR Cerbera Speed 12 mejorado.



3 SERIE BRIT. PESOS LIGEROS (c. sueltas)

Dificultad: Media

Autumn Ring	2	B Nac.	Sólo británicos de 1000 Kg	3.000 Cr.
Apricot Hill inverso	2	B Nac.	Sólo británicos de 1000 Kg	3.000 Cr.
Special Stage Route 5	2	B Nac.	Sólo británicos de 1000 Kg	3.000 Cr.

Oro en todo: Lotus Europa Special ´71

Usa un Mini Couper-S ´02 con reducción total de peso y neumáticos de carrera duros.



4 DEUT. TEURENWAGEN MEISTERSCHAFT (camp.)

Dificultad: Alta

Opera Paris	6	A Int.	Sólo alemanes touring car	15.000 Cr.
Mid Field	6	A Int.	Sólo alemanes touring car	15.000 Cr.
High Speed Ring inverso	5	A Int.	Sólo alemanes touring car	15.000 Cr.
Nürburgring	1	A Int.	Sólo alemanes touring car	15.000 Cr.
Fuji Speedway 2005	5	A Int.	Sólo alemanes touring car	15.000 Cr.

1º en campeonato: 75.000 Créditos y MERCEDES CLK-GTR Race Car '98

Usa un Mercedes CLK Touring Car.



5 FESTA ITALIANA (carreras sueltas)

Dificultad: Alta

Autumn Ring inverso	2	B Int.	Sólo coches italianos sin modificar	5.000 Cr.
Cotte d´Azur	2	B Int.	Sólo coches italianos sin modificar	5.000 Cr.
Infineon para deportivos	2	B Int.	Sólo coches italianos sin modificar	5.000 Cr.

Oro en todo: Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI ´95

Coche recomendado para participar: Pagani Zonda C12S con neumáticos blandos.



6 CHAMPIONNAT FRANCE ENTIERE (camp.)

Dificultad: Baja

Opera Paris	4	A Nac.	Sólo coches franceses sin modificar	10.000 Cr.
Sarthe I	1	A Nac.	Sólo coches franceses sin modificar	10.000 Cr.
Special Stage Route 5	3	A Nac.	Sólo coches franceses sin modificar	10.000 Cr.
Grand Valley inverso	3	A Nac.	Sólo coches franceses sin modificar	10.000 Cr.
Cotte d´Azur	3	A Nac.	Sólo coches franceses sin modificar	10.000 Cr.

1º en campeonato: 35.000 Créditos y Citroen 2CV Type A ´54

Usa un Renault Clio Sport V6.



CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN

7 LIGA EUROPEA DE COCHES CLÁSICOS (camp.)

Dificultad: **Media**

Nürburgring	1	B Int.	Sólo coches europeos hasta 1970	10.000 Cr.
Fuji Speedway ´80	2	B Int.	Sólo coches europeos hasta 1970	10.000 Cr.
Opera Paris inverso	2	B Int.	Sólo coches europeos hasta 1970	10.000 Cr.
Suzuka	1	B Int.	Sólo coches europeos hasta 1970	10.000 Cr.
Deep Forest inverso	2	B Int.	Sólo coches europeos hasta 1970	10.000 Cr.

1º en campeonato: 30.000 Créditos y Mercedes Benz Patent Motor Wagen ´86

Usa un Jaguar E-Type Coupe'61 mejorado en suspensiones y potencia.



8 EUROPEA DEPOR. COMPACTOS (camp.)

Dificultad: **Alta**

Twin Ring Motegi Este corto	3	B Int.	Sólo deportivos compactos	12.000 Cr.
Opera Paris	4	B Int.	Sólo deportivos compactos	12.000 Cr.
Trial Mountain inverso	3	B Int.	Sólo deportivos compactos	12.000 Cr.
Suzuka circuito este	5	B Int.	Sólo deportivos compactos	12.000 Cr.
Special Stage Route 5 inverso	3	B Int.	Sólo deportivos compactos	12.000 Cr.

1º en campeonato: 45.000 Créditos y Volvo 240 GLT Estate ´88

Usa Renault Clio Sport V6 mejorado.



9 ¡1000 MILLAS! (campeonato)

Dificultad: **Media**

Nürburgring	25	Ninguna	Sólo coches europeos sin modificar hasta 1970	150.000 Cr.
Opera Paris	95	Ninguna	Sólo coches europeos sin modificar hasta 1970	150.000 Cr.
Cotte d´Azur	99	Ninguna	Sólo coches europeos sin modificar hasta 1970	150.000 Cr.
Sarthe II	35	Ninguna	Sólo coches europeos sin modificar hasta 1970	150.000 Cr.

1º en campeonato: 300.000 Créditos y Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale '63

Usa un Jaguar E-Type Coupe ´61 mejorado en suspensiones y potencia.



10 SCHWARZWALD LIGA A (c. sueltas)

Dificultad: **Baja**

Trial Mountain	3	A Nac.	Sólo coches alemanes	5.000 Cr.
Opera Paris inverso	4	A Nac.	Sólo coches alemanes	5.000 Cr.
Autumn Ring	4	A Nac.	Sólo coches alemanes	5.000 Cr.

Oro en todo: BMV M3 GTR Race Car ´01

Coche recomendado: Audi A3 3.2 Quattro mejorado con neumáticos deportivos medios.



11 SCHWARZWALD LIGA B (c. sueltas)

Dificultad: **Alta**

Nürburgring	1	B Int.	Sólo coches alemanes	10.000 Cr.
Tokio Route 246	2	B Int.	Sólo coches alemanes	10.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	3	B Int.	Sólo coches alemanes	10.000 Cr.
High Speed ring inverso	3	B Int.	Sólo coches alemanes	10.000 Cr.
Suzuka	2	B Int.	Sólo coches alemanes	10.000 Cr.

Oro: AMG Mercedes 190 E 2.5 - 16 Evo. II Touring Car ´92.

Usa un BMW M5 mejorado al máximo y con ruedas de carrera medios delante y duros detrás.





8 | CARRERAS JAPONESAS

1 CAMPEONATO DE JAPÓN

Dificultad: **Media**

Fuji Speedway ´90	5	A Nac.	Sólo coches japoneses	7.500 Cr.
Tsukuba	10	A Nac.	Sólo coches japoneses	7.500 Cr.
Tokio R246 inverso	5	A Nac.	Sólo coches japoneses	7.500 Cr.
Twin Ring Motegi	4	A Nac.	Sólo coches japoneses	7.500 Cr.
Suzuka	4	A Nac.	Sólo coches japoneses	7.500 Cr.

1º en campeonato: 35.000 Créditos y Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car ´02

Usa un MINOLTA Toyota 88C-V Race Car.



2 CAMPEONATO JAPONÉS DE GT

Dificultad: **Alta**

Tokio Route R246	5	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.
Suzuka circuito este	12	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.
Seoul Central	10	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	6	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.
Twin Ring Motegi Super Speedway	12	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.
Laguna Seca	7	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.
Hong Kong	9	A Int.	Ninguna	15.000 Cr.

1º en campeonato: 100.000 Créditos y Nissan MOTUL PITWORK Z (JGTC) ´04

Usa un MINOLTA Toyota 88C-V Race Car mejorado.



3 CLÁSICOS JAPONESES DE LOS ´70 (c. sueltas)

Dificultad: **Media**

Fuji Speedway ´80	2	B Nac.	Sólo coches japoneses del 70 al 79	2.000 Cr.
Autumn Ring mini inverso	4	B Nac.	Sólo coches japoneses del 70 al 79	2.000 Cr.
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo coches japoneses del 70 al 79	2.000 Cr.
Driving Park Motorland inverso	4	B Nac.	Sólo coches japoneses del 70 al 79	2.000 Cr.
Trial Mountain	2	B Nac.	Sólo coches japoneses del 70 al 79	2.000 Cr.

Oro en todo: Nissan SKYLINE HT 2000 GT-R (KPGC10) ´70

Coche recomendado para participar: Mitsubishi Mirage 1400 GLX ´78.



4 FESTIVAL JAPONÉS DE LOS ´80 (c. sueltas)

Dificultad: **Media**

El Capitán	3	A Nac.	Sólo coches japoneses del 80 al 89	3.000 Cr.
Special Stage Rute 5 inverso	5	A Nac.	Sólo coches japoneses del 80 al 89	3.000 Cr.
Tsukuba	5	A Nac.	Sólo coches japoneses del 80 al 89	3.000 Cr.
Apricot Hill inverso	3	A Nac.	Sólo coches japoneses del 80 al 89	3.000 Cr.
Suzuka	2	A Nac.	Sólo coches japoneses del 80 al 89	3.000 Cr.

Oro en todo: Mitsubishi HSR-II Concept ´89

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R ´89.



5 RETO JAPONÉS DE LOS 90 (c. sueltas)

Dificultad: **Media**

Apricot Hill	3	A Nac.	Sólo coches japoneses del 90 al 99	3.000 Cr.
Grand Valley este inverso	4	A Nac.	Sólo coches japoneses del 90 al 99	3.000 Cr.
Twin Ring Motegi Este corto	3	A Nac.	Sólo coches japoneses del 90 al 99	3.000 Cr.
Special State Route 5 inverso	3	A Nac.	Sólo coches japoneses del 90 al 99	3.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	3	A Nac.	Sólo coches japoneses del 90 al 99	3.000 Cr.

Oro en todo: Nismo 400R '96

Coche recomendado para participar: Nissan Skyline GT-R ´99.



6 COPA DE COMPACTOS JAPONESES (camp.)

Dificultad: **Baja**

Twin Ring Motegi este corto	2	B Nac.	Sólo japoneses de hasta 4000 mm	2.000 Cr.
Autumn Ring mini inverso	4	B Nac.	Sólo japoneses de hasta 4000 mm	2.000 Cr.
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo japoneses de hasta 4000 mm	2.000 Cr.
Deep Forest inverso	2	B Nac.	Sólo japoneses de hasta 4000 mm	2.000 Cr.
Suzuka circuito este	3	B Nac.	Sólo japoneses de hasta 4000 mm	2.000 Cr.

1º en campeonato: 15.000 Cr. y Honda LIFE STEP VAN ´74

Usa un Toyota Yaris RS Turbo (J) mejorado en potencia.



CARRERAS AMERICANAS |9|

1 CAMPEONATO GENERAL AMERICANO (camp.) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seattle	5	A Nac.	Sólo coches americanos	10.000 Cr.
Infineon para deportivos	5	A Nac.	Sólo coches americanos	10.000 Cr.
New York	4	A Nac.	Sólo coches americanos	10.000 Cr.
El Capitán inverso	4	A Nac.	Sólo coches americanos	10.000 Cr.
Laguna Seca	5	A Nac.	Sólo coches americanos	10.000 Cr.

1º en campeonato: 35.000 Créditos y Chevrolet Corvette Convertible (C1) ´54

Usa un Cadillac CIEN ´02 mejorado en potencia.



2 STARS AND STRIPES (carreras sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Laguna Seca	3	B Int.	Sólo americanos sin modificar	10.000 Cr.
Seattle	3	B Int.	Sólo americanos sin modificar	10.000 Cr.
Infineon para deportivos	4	B Int.	Sólo americanos sin modificar	10.000 Cr.

Oro en todo: Chevrolet Camaro LM Race Car ´01

Coche recomendado para participar: Saleen S7.



3 COMPETICIÓN DE "MUSCLE CARS" (c. sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
New York inverso	3	A Nac.	Sólo coches americanos	3.000 Cr.
Laguna Seca	3	A Nac.	Sólo coches americanos	3.000 Cr.
El Capitán	3	A Nac.	Sólo coches americanos	3.000 Cr.

Oro en todo: Chevrolet Chevelle SS 454 ´70

Coche recomendado para participar: Cadillac CIEN ´02 mejorado en potencia.



4 COMP. DE "MUSCLE CARS" ANTIGUOS (c. sueltas) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
New York	2	B Nac.	Sólo americanos hasta 1980	3.000 Cr.
Infineon para deportivos	2	B Nac.	Sólo americanos hasta 1980	3.000 Cr.
Seattle	2	B Nac.	Sólo americanos hasta 1980	3.000 Cr.

Oro en todo: Plymouth Super Bird ´70

Coche recomendado: Mercury Cougar XR mejorado en suspensiones y potencia.



EVENTOS ESCUDERÍAS FRANCESAS |10|

1 COPA RENAULT CLÍO (campeonato) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Apricot Hill	3	A Nac.	Sólo Renault Clio	10.000 Cr.
Twin ring Motegi Este (corto)	3	A Nac.	Sólo Renault Clio	10.000 Cr.
Seoul Central inverso	4	A Nac.	Sólo Renault Clio	10.000 Cr.
Clubman Stage Route 5	5	A Nac.	Sólo Renault Clio	10.000 Cr.
Deep Forest	3	A Nac.	Sólo Renault Clio	10.000 Cr.

1º en campeonato: 50.000 Créditos y Clio Renault Sport Trophy V6 24V Race Car ´00

Usa un Renault Clio Sport V6 Phase 2 mejorado al máximo y con neumáticos de carrera medios.



2 COPA RENAULT MEGANE (campeonato) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Suzuka circuito este	3	B Int.	Sólo Renault Megane	7.500 Cr.
Opera Paris	3	B Int.	Sólo Renault Megane	7.500 Cr.
Laguna Seca	2	B Int.	Sólo Renault Megane	7.500 Cr.
Seoul Central	3	B Int.	Sólo Renault Megane	7.500 Cr.
Cotte d´Azur	2	B Int.	Sólo Renault Megane	7.500 Cr.

1º en campeonato: 35.000 Créditos y Renault Avantime

Usa un Renault Megane 2.0 16V con ligera mejora de potencia.



3 CITROEN 2 CV (campeonato) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Opera Paris inverso	1	Ninguna	Sólo Citroen 2CV Type A	2.000 Cr.
Cotte d´Azur	1	Ninguna	Sólo Citroen 2CV Type A	2.000 Cr.
Autumn Ring mini	2	Ninguna	Sólo Citroen 2CV Type A	2.000 Cr.
Deep Forest inverso	1	Ninguna	Sólo Citroen 2CV Type A	2.000 Cr.
Tsukuba	2	Ninguna	Sólo Citroen 2CV Type A	2.000 Cr.

1º en campeonato: 10.000 Créditos y Citroen 2CV Type A ´54

Usa un 2CV Type A ´54 con ligera mejora de potencia.



4 COPA RENAULT ALPINE (campeonato) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tokio Route R246	2	A Nac.	Sólo modelos Alpine	7.500 Cr.
Trial Mountain	3	A Nac.	Sólo modelos Alpine	7.500 Cr.
Opera Paris inverso	3	A Nac.	Sólo modelos Alpine	7.500 Cr.
Special Stage Route 5	2	A Nac.	Sólo modelos Alpine	7.500 Cr.
Grand Valley	2	A Nac.	Sólo modelos Alpine	7.500 Cr.

1º en campeonato: 50.000 Créditos y Alpine A110 1600S ´73

Usa un Alpine A310 1600VE mejorado al máximo y con neumáticos de carrera blandos.



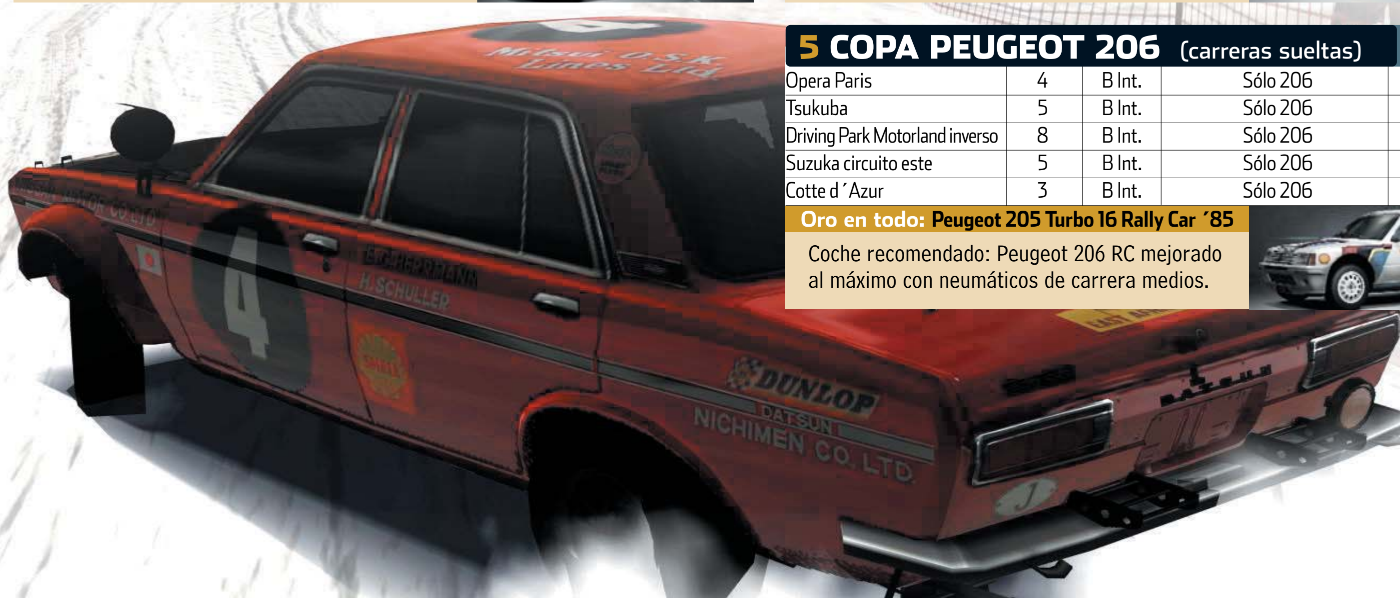
5 COPA PEUGEOT 206 (carreras sueltas) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Opera Paris	4	B Int.	Sólo 206	7.500 Cr.
Tsukuba	5	B Int.	Sólo 206	7.500 Cr.
Driving Park Motorland inverso	8	B Int.	Sólo 206	7.500 Cr.
Suzuka circuito este	5	B Int.	Sólo 206	7.500 Cr.
Cotte d´Azur	3	B Int.	Sólo 206	7.500 Cr.

Oro en todo: Peugeot 205 Turbo 16 Rally Car ´85

Coche recomendado: Peugeot 206 RC mejorado al máximo con neumáticos de carrera medios.





11 | EVENTOS ESCUDERÍAS ALEMANAS

1 TROFEO BMW SERIE 1 (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Valley	1	Ninguna	Sólo Serie 1	3.000 Cr.
Infineon para deportivos	2	Ninguna	Sólo Serie 1	3.000 Cr.
Twin Ring Motegi Este corto	2	Ninguna	Sólo Serie 1	3.000 Cr.

Oro en todo: BMW 2002 Turbo ´73

Usa un BMW 120D´04 con neumáticos de carrera medios y alguna mejora de potencia.



3 COPA VOLKSWAGEN BEETLE (campeonato) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´90	2	B Nac.	Sólo Beetle y New Beetle	2.500 Cr.
Twin Ring Motegi	2	B Nac.	Sólo Beetle y New Beetle	2.500 Cr.
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo Beetle y New Beetle	2.500 Cr.
Suzuka	1	B Nac.	Sólo Beetle y New Beetle	2.500 Cr.
Fuji Speedway 2005	2	B Nac.	Sólo Beetle y New Beetle	2.500 Cr.

1º en campeonato: 25.000 Créditos y VW Beetle 1100 Standard (Type´11) ´49

Usa un VW Beetle Cup Car con todas las mejoras.



5 COPA VOLKSWAGEN GTI (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Hong Kong inverso	2	B Nac.	Sólo Golf, Lupo, Beetle y Polo GTI	2.000 Cr.
Opera Paris	3	B Nac.	Sólo Golf, Lupo, Beetle y Polo GTI	2.000 Cr.
Tsukuba	2	B Nac.	Sólo Golf, Lupo, Beetle y Polo GTI	2.000 Cr.
Mid field inverso	2	B Nac.	Sólo Golf, Lupo, Beetle y Polo GTI	2.000 Cr.
Deep Forest inverso	2	B Nac.	Sólo Golf, Lupo, Beetle y Polo GTI	2.000 Cr.

Oro en todo: Golf GTI ´76

Coche recomendado: VW Golf GTI con neumáticos de carrera medios.



7 COPA AUDI A3 (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Suzuka circuito Este	4	Ninguna	Sólo Audi A 3	2.000 Cr.
Mid field	3	Ninguna	Sólo Audi A 3	2.000 Cr.
Laguna Seca	7	Ninguna	Sólo Audi A 3	2.000 Cr.

Oro en todo: Audi Pikes Peak Quattro ´03

Coche recomendado para participar: Audi A3 3.2 quattro con una pequeña mejora.



9 RETO MERCEDES SL (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Apricot Hill	4	B Int.	Sólo Mercedes SL	10.000 Cr.
Fuji Speedway ´80	4	B Int.	Sólo Mercedes SL	10.000 Cr.
El Capitán	4	B Int.	Sólo Mercedes SL	10.000 Cr.

Oro en todo: Mercedes-Benz 300 SL Coupe ´54

Coche recomendado para participar: Mercedes SL 65 AMG.



2 CLUB BMW "M" (campeonato) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
El Capitán inverso	2	A Nac.	Sólo BMW M	10.000 Cr.
Apricot Hill	3	A Nac.	Sólo BMW M	10.000 Cr.
Opera Paris inverso	4	A Nac.	Sólo BMW M	10.000 Cr.
Suzuka	2	A Nac.	Sólo BMW M	10.000 Cr.
Nürburgring	1	A Nac.	Sólo BMW M	10.000 Cr.

1º en campeonato: 35.000 Créditos y BMW M3 GTR ´03

Usa un BMW M5 con neumáticos de carrera medios.



4 COPA VOLKSWAGEN LUPO (campeonato) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´90	2	A Nac.	Sólo VW Lupo	5.000 Cr.
Nürburgring	1	A Nac.	Sólo VW Lupo	5.000 Cr.
Tsukuba	3	A Nac.	Sólo VW Lupo	5.000 Cr.
Suzuka	1	A Nac.	Sólo VW Lupo	5.000 Cr.
Infineon para deportivos	2	A Nac.	Sólo VW Lupo	5.000 Cr.

1º en campeonato: 25.000 Créditos y VW Karmann Ghia Coupe (Type-1) ´68

Usa un VW Lupo Cup Car con todas las mejoras.



6 AUDI TOURIST TROPHY (campeonato) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
El Capitán	2	B Nac.	Sólo Audi TT	5.000 Cr.
Tokio R246 inverso	1	B Nac.	Sólo Audi TT	5.000 Cr.
Deep Forest inverso	2	B Nac.	Sólo Audi TT	5.000 Cr.

1º en campeonato: 20.000 Créditos y Audi Le Mans Quattro ´93

Usa un Audi TT Coupé 3.2 quattro con alguna mejora.



8 MERCEDES LEYENDAS FLECHA PLATEADA (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´90	3	A Nac.	Sólo Mercedes	7.500 Cr.
Nürburgring	1	A Nac.	Sólo Mercedes	7.500 Cr.
Opera Paris	3	A Nac.	Sólo Mercedes	7.500 Cr.

Oro en todo: Mercedes CLK Touring Car

Coche recomendado para participar: Mercedes-Benz McLaren SLC.



10 TROFEO OPEL SPEEDSTER (c. sueltas) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Valley	3	B Inter.	Sólo Opel Speedster	7.500 Cr.
Autumn Ring inverso	4	B Inter.	Sólo Opel Speedster	7.500 Cr.
Suzuka circuito este	4	B Inter.	Sólo Opel Speedster	7.500 Cr.
Infineon para deportivos	3	B Inter.	Sólo Opel Speedster	7.500 Cr.
Seattle	3	B Inter.	Sólo Opel Speedster	7.500 Cr.

Oro en todo: Opel Calibra Touring Car

Usa un Opel Speedster Turbo ´00 mejorado al máximo y con neumáticos de carrera blandos.





EVENTOS ESCUDERÍAS JAPONESAS | 12

1 CARRERA DAIHATSU COPEN (c. sueltas)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	2	A Nac.	Sólo Daihatsu Copen	7.500 Cr.
Driving Park Motorland	3	A Nac.	Sólo Daihatsu Copen	7.500 Cr.
Autumn Ring mini	3	A Nac.	Sólo Daihatsu Copen	7.500 Cr.

Oro en todo: Daihatsu SIRION X4 (J) ´00



Coche recomendado: Daihatsu Copen Active Top con alguna mejora.

3 NISSAN "RED EMBLEM" (c. sueltas)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi	10	A Inter.	Sólo Nissan Skyline	12.000 Cr.
Trial Mountain inverso	6	A Inter.	Sólo Nissan Skyline	12.000 Cr.
Fuji Speedway ´80	4	A Inter.	Sólo Nissan Skyline	12.000 Cr.
New York inverso	6	A Inter.	Sólo Nissan Skyline	12.000 Cr.
Suzuka	6	A Inter.	Sólo Nissan Skyline	12.000 Cr.

Oro en todo: Nismo GT-R LM Road Going Version ´95



Usa un Nissan Skyline GT-R M-spec Nur (R34) ´02 con mejora de potencia y neumáticos de carrera medios.

5 NISSAN SILVIA & CO. (c. sueltas)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo Nissan Silvia y 200SX	2.000 Cr.
Special Stage Route 5	2	B Nac.	Sólo Nissan Silvia y 200SX	2.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	2	B Nac.	Sólo Nissan Silvia y 200SX	2.000 Cr.

Oro en todo: Sileighty ´98



Coche recomendado para participar: Nissan 200SX (S14) ´96 mejorado en potencia.

7 MAZDA CLUB "RE" (carreras sueltas)

Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Laguna Seca	2	B Nac.	Sólo Mazda RX-7, RX-8, 110S, etc.	5.000 Cr.
Autumn Ring inverso	2	B Nac.	Sólo Mazda RX-7, RX-8, 110S, etc.	5.000 Cr.
Special Stage Route 5 inverso	2	B Nac.	Sólo Mazda RX-7, RX-8, 110S, etc.	5.000 Cr.
Opera Paris	2	B Nac.	Sólo Mazda RX-7, RX-8, 110S, etc.	5.000 Cr.
Suzuka	1	B Nac.	Sólo Mazda RX-7, RX-8, 110S, etc.	5.000 Cr.

Oro en todo: Mazda 110S (L10A) ´67



Coche recomendado para participar: Mazda RX-8 Concept LM Race Car ´01.

9 COPA MAZDA NR-A RX-8 (camp.)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Laguna Seca	2	B Nac.	Sólo Mazda MX-8	2.000 Cr.
Special Stage Route 5	2	B Nac.	Sólo Mazda MX-8	2.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	2	B Nac.	Sólo Mazda MX-8	2.000 Cr.
El Capitán	2	B Nac.	Sólo Mazda MX-8	2.000 Cr.
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo Mazda MX-8	2.000 Cr.

1º en campeonato: 15.000 Créditos y Mazda RX-8 Concept LM Race Car ´01



Usa un Mazda RX-8 Concept (Type-I) ´01.

11 CARRERA HONDA CIVIC (c. sueltas)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi este circuito corto	2	B Nac.	Sólo Honda Civic	5.000 Cr.
Suzuka circuito este	3	B Nac.	Sólo Honda Civic	5.000 Cr.
Deep Forest	2	B Nac.	Sólo Honda Civic	5.000 Cr.
Autumn Ring mini	3	B Nac.	Sólo Honda Civic	5.000 Cr.
Mid Field inverso	2	B Nac.	Sólo Honda Civic	5.000 Cr.

Oro en todo: Honda MUGEN MOTUL CIVIC Si Race Car ´87



Coche recomendado para participar: Honda CIVIC TYPE R (EP) ´04 mejorado en potencia.

2 CARRERA DAIHATSU MIDGET II (c. única)

Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Driving Park Motorland inverso	4	Ninguna	Sólo Daihatsu Midget II	Ninguno

Recompensa: 1º en la carrera: 2.000 Créditos y Daihatsu Midget ´63

Coche recomendado: Daihatsu Midget II D-Type con alguna mejora.

4 NISSAN LOS HERMANOS MICRA (c. sueltas)

Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Autumn Ring mini	4	B Nac.	Sólo Nissan Micra, Cube, March, etc.	2.000 Cr.
Suzuka circuito este	3	B Nac.	Sólo Nissan Micra, Cube, March, etc.	2.000 Cr.
Grand Valley este inverso	2	B Nac.	Sólo Nissan Micra, Cube, March, etc.	2.000 Cr.

Oro en todo: Nissan mm-R Cup Car ´01



Coche recomendado para participar: Nissan Cube Ex al máximo de mejoras.

6 NISSAN CLUB "Z" (carreras sueltas)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
New York	3	A Nac.	Sólo Nissan Z	7.500 Cr.
Tokio Route R246 inverso	2	A Nac.	Sólo Nissan Z	7.500 Cr.
El Capitán	3	A Nac.	Sólo Nissan Z	7.500 Cr.
Laguna Seca	3	A Nac.	Sólo Nissan Z	7.500 Cr.
Grand Valley inverso	2	A Nac.	Sólo Nissan Z	7.500 Cr.

Oro en todo: Nissan 240 ZG (HS30) ´71



Coche recomendado para participar: Nissan OPTION Stream Z ´04.

8 COPA MAZDA ROADSTER NR-A (camp.)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi (corto)	2	B Nac.	Sólo Mazda MX5	2.000 Cr.
Tokio R46	1	B Nac.	Sólo Mazda MX5	2.000 Cr.
Clubman Stage Route 5 (inverso)	2	B Nac.	Sólo Mazda MX5	2.000 Cr.
Tskuba	3	B Nac.	Sólo Mazda MX5	2.000 Cr.
Trial Mountain	2	B Nac.	Sólo Mazda MX5	2.000 Cr.

1º en campeonato: 15.000 Créditos y Mazda MX Crossport ´05



Usa un Mazda MX-5 1800 RS (J) con neumáticos medios.

10 ENCUENTRO HONDA TYPE R (c. sueltas)

Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi	4	B Inter.	Sólo Honda Type R	10.000 Cr.
Autumn Ring inverso	5	B Inter.	Sólo Honda Type R	10.000 Cr.
Suzuka	4	B Inter.	Sólo Honda Type R	10.000 Cr.
Driving Park Motorland inverso	10	B Inter.	Sólo Honda Type R	10.000 Cr.
Tsukuba	10	B Inter.	Sólo Honda Type R	10.000 Cr.

Oro en todo: Honda HSC The 37th Tokio Motor Show Concept Car ´03



Coche recomendado: Honda CIVIC TYPE R (EP) ´04 mejorado en potencia.

12 ENCUENTRO MITSUBISHI EVOLUTION (c. sueltas)

Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Special Stage Route 5I	3	B Nac.	Sólo Mitsubishi Lace Evolution	2.000 Cr.
Fuji Speedway ´90	2	B Nac.	Sólo Mitsubishi Lace Evolution	2.000 Cr.
Tokio Route R246	1	B Nac.	Sólo Mitsubishi Lace Evolution	2.000 Cr.

Oro en todo: Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car ´74



Usa un Mitsubishi Lacer Evolution VIII MR GSR ´04 con neumáticos blandos.

13 DEPORTIVO CLÁSICO ISUZU (c. sueltas)

Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	3	Ninguna	Sólo Isuzu Piazza, Bellett y 117	2.000 Cr.
Fuji Speedway ´80	2	Ninguna	Sólo Isuzu Piazza, Bellett y 117	2.000 Cr.
Trial Mountain	2	Ninguna	Sólo Isuzu Piazza, Bellett y 117	2.000 Cr.

Oro en todo: Isuzu 117 Coupe ´68



Coche recomendado para participar: Isuzu Ballet 1600 GT-R mejorado.

14 COPA MITSUBISHI MIRAGE (camp.)
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	3	Ninguna	Sólo Mitsubishi Mirage	2.000 Cr.
Autumn Ring	2	Ninguna	Sólo Mitsubishi Mirage	2.000 Cr.
Special Stage Route 5	2	Ninguna	Sólo Mitsubishi Mirage	2.000 Cr.
Laguna Seca	2	Ninguna	Sólo Mitsubishi Mirage	2.000 Cr.
Suzuka	1	Ninguna	Sólo Mitsubishi Mirage	2.000 Cr.

Recompensa 15.000 Cr. y Mitsubishi i ´03

Coche recomendado para participar: Mitsubishi Mirage 1400 GLX ´78



16 CARRERA SUBARU 360 (carrera única)
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	3	A Nac.-	Sólo Subaru 360	3.000 Cr.

Recompensa SUBARU 360 ´58

Coche recomendado para participar: Subaru 360 ´58.

18 COPA SUZUKI CONCEPT (carreras sueltas)
Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Twin Ring Motegi corto	4	Ninguna	Sólo Concept-S2 y GSX-R/4	2.000 Cr.
Seattle	2	Ninguna	Sólo Concept-S2 y GSX-R/4	2.000 Cr.
Tsukuba	3	Ninguna	Sólo Concept-S2 y GSX-R/4	2.000 Cr.

Oro en todo: Suzuki GSX-R/4 ´01

Coche recomendado para participar: Suzuki CONCEPT-S2 ´03.

19 CARRERA TOYOTA ALTEZZA (c. sueltas)
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo Lexus y Toyota	2.000 Cr.
Suzuka	1	B Nac.	Sólo Lexus y Toyota	2.000 Cr.
Apricot Hill	2	B Nac.	Sólo Lexus y Toyota	2.000 Cr.
Twin Ring Motegi	2	B Nac.	Sólo Lexus y Toyota	2.000 Cr.
Fuji Speedway 2005	2	B Nac.	Sólo Lexus y Toyota	2.000 Cr.

Oro en todo: Toyota Altezza Touring Car ´01

Coche rec.: Lexus IS300 Sport Cross con una leve mejora de potencia.

15 SUBARU. LAS ESTRELLAS DE PLEYADES (camp.)
Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tsukuba	5	B Inter.	Sólo Subaru Impreza y Legacy	10.000 Cr.
Trial Mountain	3	B Inter.	Sólo Subaru Impreza y Legacy	10.000 Cr.
Suzuka	2	B Inter.	Sólo Subaru Impreza y Legacy	10.000 Cr.
Deep Forest	3	B Inter.	Sólo Subaru Impreza y Legacy	10.000 Cr.
Laguna Seca	3	B Inter.	Sólo Subaru Impreza y Legacy	10.000 Cr.

1º en campeonato: 75.000 Créditos y Subaru IMPREZA Super Touring Car ´01

Usa un Subaru IMPREZA Rally Car ´01.



17 COPA SUZUKI K-CAR (carreras sueltas)
Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Autumn Ring mini inverso	4	B. Nac.	Sólo Suzuki MR, Alto, Wagon...	5.000 Cr.
Tsukuba	3	B. Nac.	Sólo Suzuki MR, Alto, Wagon...	5.000 Cr.
Driving Park Motorland	4	B. Nac.	Sólo Suzuki MR, Alto, Wagon...	5.000 Cr.

Oro en todo: Suzuki CONCEPT-S2 ´03

Usa un Suzuki Kei WORKS ´02 mejorado al máximo.



20 COPA TOYOTA YARIS (c. sueltas)
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´90	2	Ninguna	Sólo Toyota Yaris	2.000 Cr.
Suzuka circuito Este	3	Ninguna	Sólo Toyota Yaris	2.000 Cr.
Twin Ring Motegi Este	2	Ninguna	Sólo Toyota Yaris	2.000 Cr.
Tsukuba	3	Ninguna	Sólo Toyota Yaris	2.000 Cr.
Autumn Ring	2	Ninguna	Sólo Toyota Yaris	2.000 Cr.

Oro en todo: Toyota Yaris RS (J) ´02

Coche recomendado para participar: Toyota Yaris RS (J) ´02 con alguna mejora.



13 EVENTOS ESCUDERÍAS AMERICANAS

1 FESTIVAL CHEVROLET CORVETTE (c. sueltas)
Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seattle	4	B Inter.	Sólo Corvette	10.000 Cr.
Laguna Seca	4	B Inter.	Sólo Corvette	10.000 Cr.
New York	4	B Inter.	Sólo Corvette	10.000 Cr.
Infineon para deportivos	4	B Inter.	Sólo Corvette	10.000 Cr.
El Capitán	4	B Inter.	Sólo Corvette	10.000 Cr.

Oro en todo: Chevrolet Corvette Z06 (C2) Race Car ´63

Coche rec.: Chevrolet Corvette Z06 (C5) ´00 mejorado en potencia y con neumáticos de carrera.



3 TROFEO CHRYSLER CROSSFIRE (c. sueltas)
Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seattle inverso	2	A Nac.	Sólo Crossfire	7.500 Cr.
Twin Ring Motegi	3	A Nac.	Sólo Crossfire	7.500 Cr.
Trial Mountain inverso	2	A Nac.	Sólo Crossfire	7.500 Cr.

Oro en todo: Dodge Viper GTSR Concept ´00

Coche recomendado: Chrysler Crossfire ´04 mejorado en potencia.



5 COPA SHELBY COBRA (carreras sueltas)
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seattle inverso	2	B Inter.	Sólo Shelby Cobra	10.000 Cr.
High SPeed ring inverso	2	B Inter.	Sólo Shelby Cobra	10.000 Cr.
New York	2	B Inter.	Sólo Shelby Cobra	10.000 Cr.
Laguna Seca	2	B Inter.	Sólo Shelby Cobra	10.000 Cr.
Trial Mountain inverso	2	B Inter.	Sólo Shelby Cobra	10.000 Cr.

Oro en todo: Shelby Mustang G.T. 350R ´65

Coche recomendado: Shelby Serie 1 Super Charge ´03 con ligera mejora en potencia.



2 ENCUENTRO CHEVROLET CAMARO (c. sueltas)
Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Seoul Central	4	B Nac.	Sólo Camaro	2.000 Cr.
El Capitán inverso	3	B Nac.	Sólo Camaro	2.000 Cr.
Mid Field	3	B Nac.	Sólo Camaro	2.000 Cr.

Oro en todo: Chevrolet Camaro IROC-Z Concept ´88

Coche recomendado para participar: Chevrolet Camaro LM Race Car ´01.



4 CLUB SALEEN S7 (carreras sueltas)
Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Sarthe I	2	B Inter.	Sólo Saleen S7	10.000 Cr.
El Capitán	4	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
Special Stage Route 5 inverso	4	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
Suzuka	3	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.
Infineon para deportivos	4	B Inter.	Sólo coches sin modificar	12.000 Cr.

Oro en todo: SHELBY SERIES 1

Coche recomendado: Saleen S7 mejorado al máximo y con neumáticos de carrera medios.



EVENTOS ESCUDERÍAS BRITÁNICAS | 14

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN

1 FESTIVAL ASTON MARTIN (c. sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Fuji Speedway ´90	2	B Nac.	Sólo Aston Martin	2.000 Cr.
Hong Kong	3	B Nac.	Sólo Aston Martin	2.000 Cr.
Autumn Ring	2	B Nac.	Sólo Aston Martin	2.000 Cr.

Oro en todo: Aston Martin D89 Coupe ´03

Coche recomendado para participar: Aston Martin Vanquish.



3 TROFEO LOTUS ELISE (campeonato) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Tokio Route R246	4	A Nac.	Sólo Lotus Elise	7.500 Cr.
Autumn Ring inverso	5	A Nac.	Sólo Lotus Elise	7.500 Cr.
Special Stage Route 5 inverso	5	A Nac.	Sólo Lotus Elise	7.500 Cr.
Hong Kong	4	A Nac.	Sólo Lotus Elise	7.500 Cr.
Apricot Hill	4	A Nac.	Sólo Lotus Elise	7.500 Cr.

1º en campeonato: 30.000 Créditos y Lotus Elise Type 72 ´02

Usa un Lotus Elise 111R.



5 ENCUENTRO MINI DEPORTIVO (c. sueltas) — Dificultad: Alta

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Opera Paris	2	Ninguna	Sólo Mini	3.000 Cr.
Tokio Route R246	1	Ninguna	Sólo Mini	3.000 Cr.
Special Stage Route 5	3	Ninguna	Sólo Mini	3.000 Cr.
Seattle	2	Ninguna	Sólo Mini	3.000 Cr.
New York inverso	2	Ninguna	Sólo Mini	3.000 Cr.

Oro en todo: Marcos Mini Marcos GT ´70

Coche recomendado para participar: Mini Cooper-S mejorado al máximo.



7 COPA TRIUMPH SPITFIRE (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
El Capitán	2	A Nac.	Sólo Triumph Spitfire 1500	3.000 Cr.
Twin Ring Motegi Este corto	3	A Nac.	Sólo Triumph Spitfire 1500	3.000 Cr.
Autumn Ring mini inverso	4	A Nac.	Sólo Triumph Spitfire 1500	3.000 Cr.
Clubman Spe. Stage Route 5	3	A Nac.	Sólo Triumph Spitfire 1500	3.000 Cr.
Seoul Central inverso	2	A Nac.	Sólo Triumph Spitfire 1500	3.000 Cr.

Oro en todo: Triumph Spitfire 1500 ´74

Coche recomendado: Triumph Spitfire 1500 mejorado en suspensiones y en potencia.



2 FESTIVAL MG CARRERAS (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Hong Kong inverso	2	A Nac.	Sólo MG	3.000 Cr.
Suzuka	1	A Nac.	Sólo MG	3.000 Cr.
Opera Paris	2	A Nac.	Sólo MG	3.000 Cr.
Driving Park Motorland	4	A Nac.	Sólo MG	3.000 Cr.
Grand Valley este inverso	2	A Nac.	Sólo MG	3.000 Cr.

Oro en todo: MGF ´97

Coche recomendado para participar: MG FT 160 con algunas mejoras.



4 CLÁSICOS LOTUS (campeonato) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Hong Kong inverso	2	Ninguna	Sólo Lotus Europa y Ela	2.000 Cr.
Laguna Seca	2	Ninguna	Sólo Lotus Europa y Ela	2.000 Cr.
El Capitán	2	Ninguna	Sólo Lotus Europa y Ela	2.000 Cr.
Tsukuba	3	Ninguna	Sólo Lotus Europa y Ela	2.000 Cr.
Apricot Hill	3	Ninguna	Sólo Lotus Europa y Ela	2.000 Cr.

1º en campeonato: 10.000 Créditos y Lotus Elan S1 ´62

Coche recomendado: Lotus Special.



6 CARRERAS TVR BLACKPOOL (c. sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Cotte d´Azur	4	A Nac.	Sólo modelos TVR	3.000 Cr.
Opera Paris	5	A Nac.	Sólo modelos TVR	3.000 Cr.
Hong Kong inverso	5	A Nac.	Sólo modelos TVR	3.000 Cr.
High Speed inverso	4	A Nac.	Sólo modelos TVR	3.000 Cr.
New York inverso	4	A Nac.	Sólo modelos TVR	3.000 Cr.

Oro en todo: TVR Cerbera Speed 12 ´00

Coche recomendado para participar: TVR Cerbera Speed 12 ´00.



15 | EVENTOS ESCUDERÍAS KOREANAS

1 FESTIVAL DEPORTIVO HYUNDAI (c. sueltas) — Dificultad: Media

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Autumn Ring	2	B Nac.	Sólo Hyundai	5.000 Cr.
Hong Kong	2	B Nac.	Sólo Hyundai	5.000 Cr.
Gran Valley este	2	B Nac.	Sólo Hyundai	5.000 Cr.
Tsukuba	3	B Nac.	Sólo Hyundai	5.000 Cr.
Seoul Central	2	B Nac.	Sólo Hyundai	5.000 Cr.

Oro en todo: Hyundai Clix ´01

Coche recomendado: Hyundai Coupe FX ´01 con neumáticos de carrera medios.



16 | EVENTOS ESCUDERÍAS ITALIANAS

16 COPA GTA ALFA ROMEO (carreras sueltas) — Dificultad: Baja

CIRCUITO	VUELTAS	LICENCIA	RESTRICCIONES	1ª POSICIÓN
Grand Valley inverso	2	Ninguna	Sólo Alfa 147 GTA y Giulia Sprint GTA	2.000 Cr.
Tsukuba	3	Ninguna	Sólo Alfa 147 GTA y Giulia Sprint GTA	2.000 Cr.
Apricot Hill	2	Ninguna	Sólo Alfa 147 GTA y Giulia Sprint GTA	2.000 Cr.

Oro en todo: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 ´65

Coche recomendado: Alfa Romeo 147 GTA mejorado en suspensiones y en potencia.



LOS CIRCUITOS

Después de los coches, los grandes protagonistas de *Gran Turismo 4* son sus espectaculares circuitos. Para que sepas cómo enfrentarte a ellos, hemos analizado a fondo sus peculiaridades y te hemos preparado un informe para que conozcas de antemano sus principales dificultades.

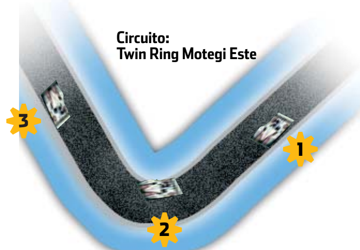


NOCIONES BÁSICAS

Antes de conocer las peculiaridades de cada circuito es imprescindible que sepas trazar a la perfección cada una de las curvas a las que te vas a enfrentar. Si no tienes ni idea de conducción presta atención a la trazada correcta de cada tipo de curva y como y cuando se debe adelantar.

1 CURVA NORMAL

1. Sitúate en el margen de la carretera opuesto al giro de la curva y frena antes de tomarla.
2. Pisa el piano interno en el punto de máximo ángulo y comienza a acelerar.
3. Sal acelerando y por la inercia el coche acabará en el piano del exterior de la curva.



2 CURVA LARGA

1. Colócate en el margen de la carretera opuesto al giro de la curva larga y frena antes de trazarla.
2. Retrasa la trazada para tocar el piano interior en un punto más avanzado de la curva y regula la velocidad con el acelerador.
3. En el punto medio de la curva debes pisar el piano interno y regular la velocidad con el acelerador.
4. Empieza a acelerar para que el coche se vaya desplazando hacia el exterior por inercia.
5. Al finalizar la curva debes rozar el piano exterior y seguir acelerando.



3 HORQUILLA

1. Colócate en el margen de la carretera opuesto al giro de la horquilla y frena antes de tomarla. En esta ocasión puedes retrasar un poco más la frenada.
2. Suelta el acelerador y gira la dirección a tope para pisar el piano interno.
3. Acelera nada más pasar el punto anterior para salir rápido y deja que el coche se desplace hacia el exterior.



DICCIONARIO BÁSICO

• **ADHERENCIA/GRIFT:** el agarre del coche a la superficie del circuito. Cuando éste no se produce el coche no se puede manejar y suele acabar en accidente. La falta de adherencia se suele producir en cambios bruscos de rasante, en salidas de pista y cuando el grift de los neumáticos es nulo. Resulta inevitable en superficies arenosas o con nieve, así que contrarréstalo con derrapes.

• **CAMBIO DE RASANTE:** es el cambio de inclinación de la superficie de un circuito. Si se produce tras una cuesta ascendente resta mucha visibilidad y además suele provocar la pérdida de adherencia a velocidades muy altas.

• **CONTRAVOLANTE:** técnica esencial para controlar el derrape consistente en girar la dirección en el sentido opuesto del deslizamiento para conseguir enderezar el coche y evitar un trompo.

• **HORQUILLA:** curva cerradísima de 180º. Son las curvas más lentas, de mayor ángulo y de trazada más lenta.

• **CURVA CIEGA:** giro del que se desconoce su ángulo hasta que no se traza. Suele producirse por cambios de rasante u obstáculos que impiden ver el trazado. Es muy importante que conozcas estas curvas para no verte sorprendido.

• **PERALTE:** la inclinación del trazado de algunas curvas. El peralte sirve para trazar la curva a mayor velocidad de lo normal, ya que el coche no tenderá a irse al exterior gracias a la inclinación del asfalto.

• **REBUFO:** el roce del coche con el aire te frena e impide que haya una mayor aceleración. Para evitarlo, colócate justo detrás del coche que te precede. A altas velocidades notarás que, si te colocas detrás de otro coche, el zumbido del aire desaparece y el coche corre un poco más.

• **TROMPO:** se produce cuando pierdes el control del coche y éste gira sobre sí mismo. Evítalo controlando los derrapes, no saliéndote del trazado y cambiando los neumáticos cuando estén desgastados.

4 CURVA CON CAMBIO DE ÁNGULO

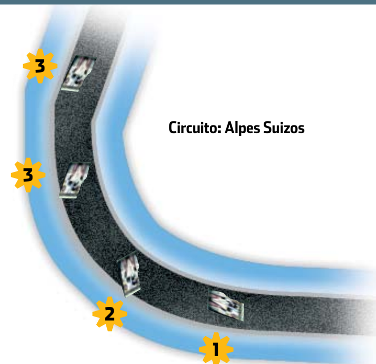
1. Sitúate en el margen de la carretera opuesto al giro de la curva y frena antes de tomarla.
2. Aproxímate poco a poco al interior de la curva regulando la velocidad con el acelerador.
3. En su máximo ángulo debes pisar el piano interno y comenzar a acelerar.
4. Sal a toda velocidad de la curva pisando el acelerador y dejando que la inercia desplace el coche al exterior.



Circuito: Gran Valley Speedway

5 TRAZADA SOBRE ARENA O NIEVE

1. Frena si vas mucho más rápido de la velocidad permitida y gira la dirección bruscamente en el mismo sentido de la curva antes de llegar.
2. Para intensificar el derrape usa el freno de mano. Alarga el derrape jugando con la dirección y el acelerador e intenta no alejarte demasiado del interior de la curva.
3. Contravolantea para recuperar la tracción del coche y acelera a fondo a la salida.



Circuito: Alpes Suizos

6 CHICANE

1. Sitúate en el margen de la carretera opuesto al giro de la chicane y frena antes de trazarla.
2. Pisa los pianos internos de las dos curvas que componen la chicane y regula la velocidad con el acelerador.
3. Sal de la segunda curva acelerando a tope.



Circuito: Suzuka

7 DOS CURVAS SEGUIDAS

1. Colócate en el margen de la carretera opuesto al giro de las curvas y frena antes de trazar la primera.
2. Gira la dirección y permanece así hasta el final de la segunda curva. Suelta el acelerador para pasar por el piano interno de la primera.
3. Acelera suavemente al salir de la primera curva para terminar en el piano exterior. Recuerda que debes seguir con el volante girado.
4. Regula la velocidad con el acelerador para que el coche se deslice hasta el piano interior de la segunda curva al aproximarse a ella.
5. Sal acelerando a tope de la segunda curva para que el coche se desplace al exterior por la inercia.



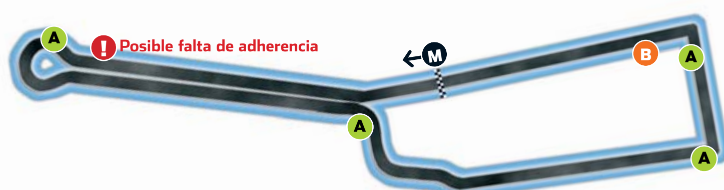
Circuito: New York

1 SEOUL CENTRAL

Circuito urbano I Longitud **2.72 km** I Desnivel **3.9 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Baja la altura del coche. **2.** Endurece los amortiguadores. **3.** Aumenta la intensidad de frenado de todas las ruedas. **4** Alarga ligeramente la relación de marchas. **5.** Si quieres ganar los campeonatos que se celebren en este circuito debes pilotar un coche potente y perfeccionar las apuradas de frenada. **6.** Resulta bastante sencillo para principiantes, porque tiene pocas curvas y un trazado anchísimo. **7.** En las enormes rectas aprovecha el rebufo de los coches que te preceden para acelerar mejor.



2 TOKIO ROUTE 24

Circuito urbano I Longitud **2.72 km** I Desnivel **3.9 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Sube un poco la altura del coche. **2.** Instala unas suspensiones un poco blandas para apurar las curvas pisando los enormes pianos. **3.** Es muy importante que la adherencia de tu coche sea máxima para superar rápidamente el tercer sector. **4.** Un clásico muy complicado para cualquier piloto, por experto que sea. **5.** Su recorrido te exige dominar la trazada de las curvas largas y regular la velocidad usando únicamente el acelerador. **6.** Aunque puedas apurar los pianos de las curvas, si tu coche es muy bajo puede rebotar y provocar un accidente.



3 HONG KONG

Circuito urbano I Longitud **2.91 km** I Desnivel **6.9 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Endurece las suspensiones. **2.** Baja la carrocería. **3.** Deja una relación de marchas media si no acostumbras a pisar los pianos. **4.** Si eres de los que les gusta apurar al máximo, no bajes mucho el coche ni endurezcas las suspensiones **5.** Su principal característica es un trazado que se ensancha y se estrecha al salir de las curvas. Esto te obliga a conocerlo para aprovechar las trazadas y no rozar tu coche con los guardarraíles.

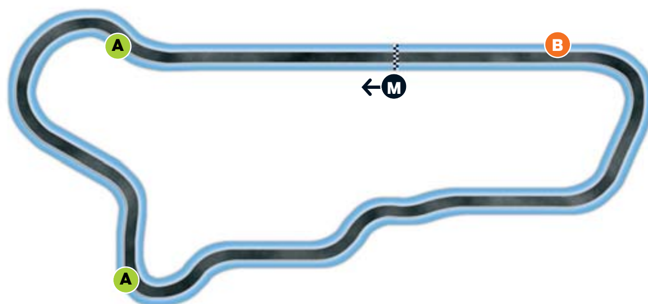


4 CLUBMAN STAGE ROUTE 5

Circuito urbano I Longitud **2.47 km** I Desnivel **14.7 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce la relación de marchas para mejorar la aceleración. **2.** Reduce la altura. **3.** Endurece los amortiguadores. **4.** Un circuito muy corto y relativamente sencillo, pero no te confíes, ya que el más mínimo roce con los guardarraíles de los márgenes frenará muchísimo tu coche.

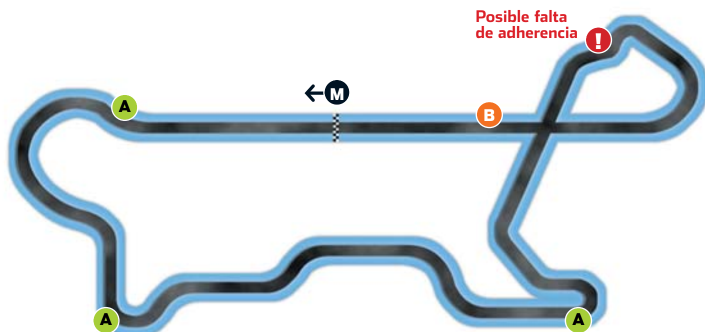


5 SPECIAL STAGE ROUTE 5

Circuito urbano I Longitud **3.79 km** I Desnivel **21.2 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. La configuración es igual que Clubman S.T. 5, pero instala una relación de marchas un poco más larga. **2.** Comparte muchas zonas con Clubman Stage Route 5, pero aún así, este circuito nocturno es mucho más largo y complicado debido a su último sector.

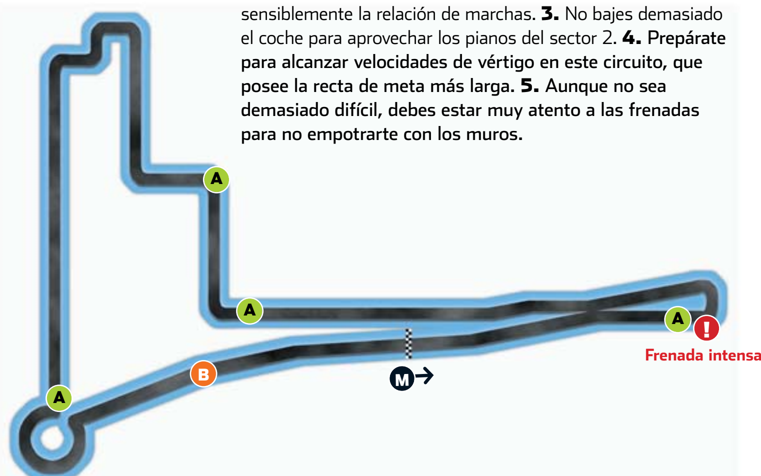


6 NUEVA YORK

Circuito urbano I Longitud **4.17 km** I Desnivel **5.2 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Aumenta el nivel de frenada al máximo. **2.** Estira sensiblemente la relación de marchas. **3.** No bajes demasiado el coche para aprovechar los pianos del sector 2. **4.** Prepárate para alcanzar velocidades de vértigo en este circuito, que posee la recta de meta más larga. **5.** Aunque no sea demasiado difícil, debes estar muy atento a las frenadas para no empotrarte con los muros.



7 SEATTLE

Circuito urbano I Longitud **3.82 km** I Desnivel **43.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Sube la altura del coche sólo si es muy bajo. **2.** Ablanda las suspensiones. **3.** Reduce ligeramente la relación de marchas. **4.** Incrementa la intensidad de los frenos traseros. **5.** Un circuito largo y complicado debido a los continuos baches y cambios de nivel del trazado. **6.** Aunque debes aprovechar sus enormes pianos internos y externos, no lo hagas si pilotas un coche muy bajo, ya que rebotará y perderás el control.



8 COTE D´AZOUR

Circuito urbano I **3.35 km** I Desnivel **44.2 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Incrementa la intensidad de frenado de las ruedas traseras. **2.** Acorta la relación de marchas para conseguir una buena aceleración. **3.** Endurece las suspensiones. **4.** Baja la carrocería del coche. **5.** Sin lugar a dudas este prestigioso trazado del principado de Mónaco es uno de los más complicados de *Gran Turismo*. **6.** Debido a la estrechez de la pista, limitada por guardarraíles, la dificultad para adelantar es muy alta.

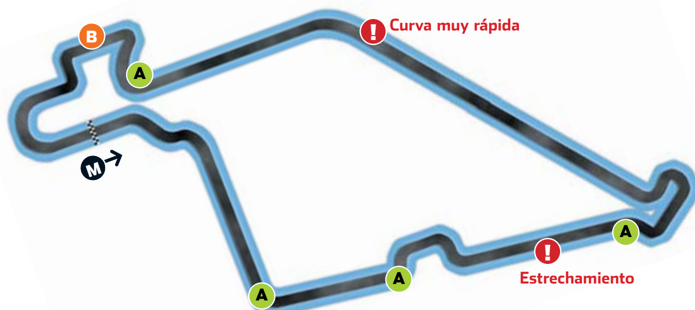


9 ÓPERA DE PARÍS

Circuito urbano I Longitud **2.88 km** I Desnivel **0.0 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce ligeramente la relación de marchas. **2.** Incrementa la intensidad del frenado de las ruedas traseras. **3.** Baja la altura del coche. **4.** Endurece la suspensión. **5.** Un circuito muy complicado, ya que hay ligeros cambios en la anchura y recorrido del trazado que te pueden sorprender si conduces cerca de los márgenes y no lo conoces. **6.** Apura bien los pianos, ya que en este caso son amplios y planos por lo que no tendrás problemas.



10 CITTÁ DI ARIA

Circuito urbano I Longitud **3.40 km** I Desnivel **117.3 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Para controlar el coche necesitas una excelente aceleración, así que reduce la relación de marchas. **2.** También necesitas una adherencia perfecta para circular rápidamente por las fuertes pendientes del trazado. **3.** Para conseguir buenos tiempos debes dominar el coche a la perfección, ya que el trazado es súper estrecho, sinuoso y con muchísimos estrechamientos que pueden provocar que te quedes clavado en un muro. **4.** Aprovecha las pocas zonas anchas y los puntos de adelantamiento para rebasar a tu contrincante.

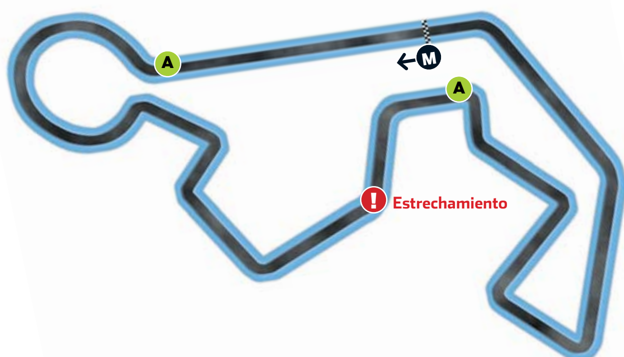


11 GEORGE V PARÍS

Circuito urbano I Longitud **2.49 km** I Desnivel **7.5 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce la relación de marchas para mejorar la aceleración. **2.** Incrementa la intensidad de frenada en las ruedas delanteras. **3.** Reduce la altura del coche. **4.** Aunque el trazado parisino no ofrezca ninguna dificultad aparente, te aseguramos que es el circuito más complicado para adelantar. **5.** Apenas dispondrás de un par de curvas ideales para apurar la frenada, así que asegúrate de que tu coche es el más potente para recuperar puestos en las rectas del trazado.



12 COSTA DE AMALFI

Circuito urbano I Longitud **4.02 km** I Desnivel **138.0 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Configúralo para que acelere muy bien reduciendo la relación de marchas. **2.** Baja la altura del coche sensiblemente. **3.** Aumenta bastante la intensidad de los frenos delanteros. **4.** Como en Cittá di Aria no encontrarás entrada a boxes, ya que está diseñado para las pruebas de rally. **5.** Si quieres obtener unas buenas marcas debes usar de vez en cuando el freno de mano en las numerosas horquillas para que el coche sobregire.



13 CIRCUITO DE PRUEBA

Driving Park | Longitud **10.34 km** | Desnivel **1.7 m.** | Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Aumenta la relación de marchas de tu coche. **2.** Reduce mucho la altura. **3.** Endurece bastante la suspensión. **4.**Sube la altura del alerón delantero. **5.** Potencia, potencia y más potencia es lo único que necesitarás para ganar en este circuito. **6.** Aprovecha el rebufo de los contrincantes para que tu coche adquiera mayor velocidad y puedas adelantarlos.

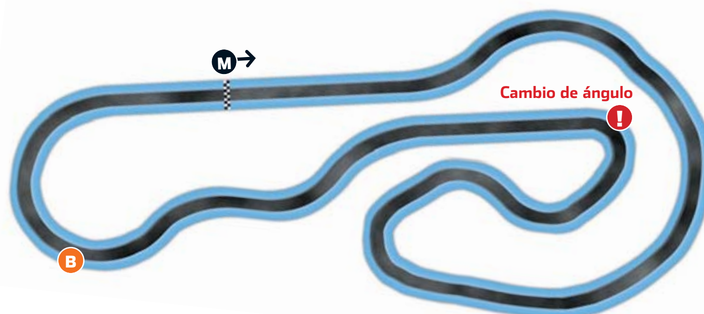


14 MOTORLAND

Driving Park | Longitud **1.34 km** | Desnivel **8.3 m.** | Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce ligeramente la relación de marchas. **2.** Baja la altura del coche. **3.** Motorland es un circuito corto, ideal para que los principiantes aprendan a conducir. **4.** Sin embargo resulta muy complicado adelantar, ya que no hay ninguna apurada de frenada y el trazado de todas las curvas es rápido. **5.** Aprovecha la recta de meta o busca el interior de las curvas rápidas para adelantar.

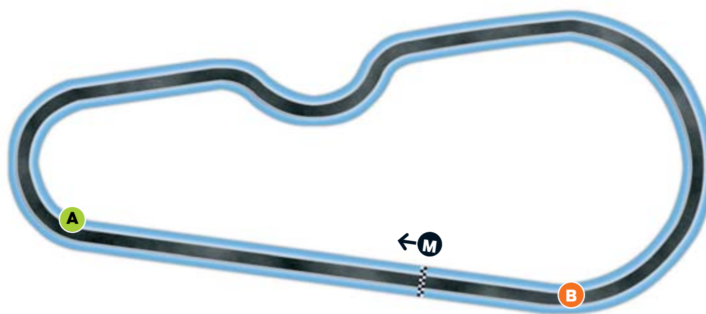


15 PARA PRINCIPIANTES

Driving Park | Longitud **0.77 km** | Desnivel **1.1 m.** | Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Aumenta la altura del coche. **2.** Suaviza la suspensión. **3.** Como su nombre indica, está diseñado para los pilotos noveles que aún no han perfeccionado la técnica. **4.** Los adelantamientos no son sencillos por la estrechez del trazado y la falta de frenadas intensas.

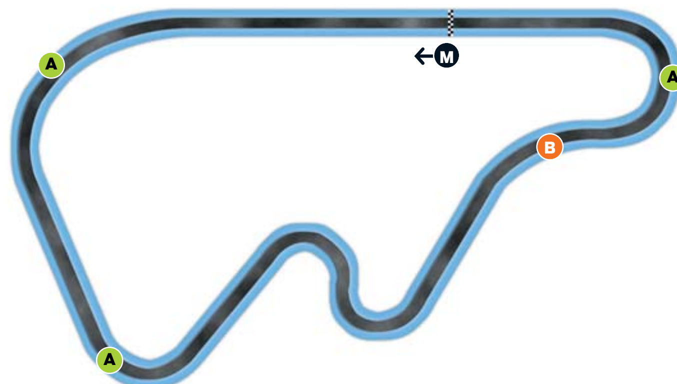


16 HIGH SPEED RING

Circuito original | Longitud **4.00 km** | Desnivel **8.5 m.** | Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Alarga la relación de marchas. **2.** Baja la altura de la carrocería un poco. **3.** Un circuito ideal para principiantes. **4.** Es una de las pocas pistas donde podrás trazar la mayoría de la curvas a toda velocidad gracias al enorme peralte y al trazo anchísimo.



17 MIDFIELD RACEWAY

Circuito original | Longitud **3.56 km** | Desnivel **55.5 m.** | Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Intenta que tu coche esté lo más equilibrado posible para que rinda en todos los sectores del trazado. **2.** Es un circuito largo y muy técnico, donde una salida de pista te hará perder mucho tiempo por los mares de grava que rodean las curvas más cerradas.

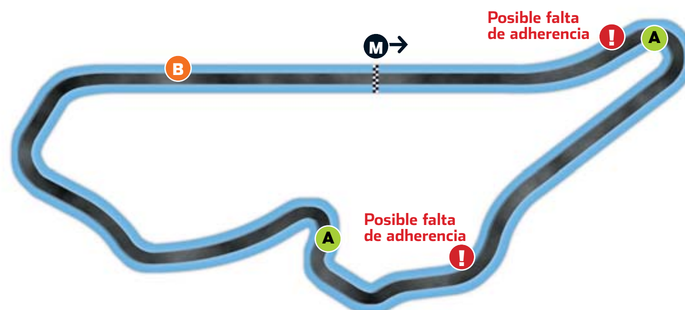


18 GRAND VALLEY ESTE

Circuito original | Longitud **3.00 km** | Desnivel **17.4 m.** | Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Aumenta la intensidad de frenado de las ruedas traseras. **2.** Acorta la relación de marchas para conseguir una buena aceleración. **3.** Endurece las suspensiones. **4.** Baja la carrocería del coche. **5.** Aunque el trazado parezca sencillo, puede ser una pesadilla si no controlas la velocidad. **6.** Una salida en las dos últimas curvas o en la primera te harán perder mucho tiempo por la grava del exterior.

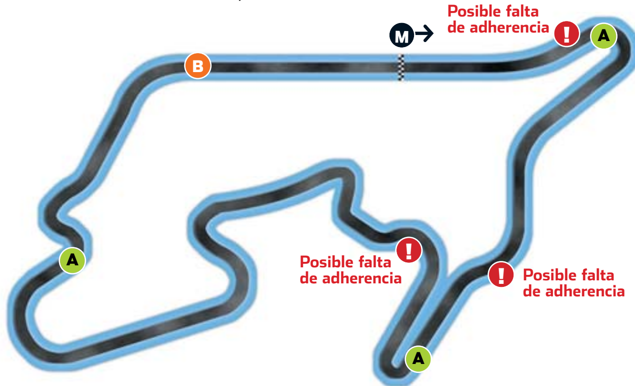


19 GRAND VALLEY SPEEDWAY

Circuito original I Longitud **4.94 km** I Desnivel **20.5 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Una configuración media será optima para conseguir buenos tiempos en este circuito tan complejo. **2.** Uno de los circuitos más largos, aunque con un trazado muy característico que facilita la memorización. **3.** Si quieres obtener buenos tiempos en este circuito debes controlar a la perfección la trazada de curvas rápidas.



20 DEEP FOREST RACEWAY

Circuito original I Longitud **3.60 km** I Desnivel **45.2 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Incrementa suavemente la relación de marchas. **2.** Ablanda la suspensión del coche. **3.** Si es un coche muy bajo, elévalo. **4.** Aumenta la intensidad de frenado de las ruedas delanteras. **5.** El ritmo medio de este circuito es muy alto y peligroso, ya que el estado poco uniforme del asfalto hace que el coche no se comporte de forma normal. **6.** Aprovecha la frenada que hay al final de la recta de meta para adelantar, ya que hacerlo en el resto del trazado puede resultar muy peligroso.



21 TRIAL MOUNTAIN

Circuito urbano I Longitud **3.98 km** I Desnivel **50.8 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Simplemente reduce de manera la altura de tu coche, salvo que pilotes un vehículo muy bajo. **2.** Su enorme dificultad radica en la trazada de las numerosas curvas ciegas y con cambios de rasante. **3.** Si disputas una carrera de muchas vueltas en este circuito calza neumáticos duros, ya que es un trazado que degrada rapidísimo las gomas. **4.** Si tienes la opción, hazte con un 4x4 para correr aquí.



22 EL GRAN CAPITÁN

Circuito urbano I Longitud **4.97 km** I Desnivel **63.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Ablanda las suspensiones. **2.** Baja la altura del coche. **3.** Mantén una relación de marchas media. **4.** Es uno de los circuitos más complicados debido a los cambios de rasante que hay en mitad de las curvas que impiden verlas y además hacen que el coche no se comporte con normalidad. **5.** No apures demasiado la trazada, ya que la arena acumulada en los márgenes frena el coche.



23 AUTUMN RING MINI

Circuito original I Longitud **1.28 km** I Desnivel **16.2 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Respeta la configuración para el circuito de Autumn Ring y reduce un poco más la relación de marchas. **2.** Aunque su trazado sea muy corto es intenso y difícil, ya que comprende la parte más complicada de Autumn Ring. **3.** Si tienes opción, hazte con un 4x4 para competir en este circuito para apurar las curvas del sector 3º al máximo pasando por encima de los pianos sin riesgo a perder el control.



24 AUTUMN RING

Driving Park I Longitud **2.95 km** I Desnivel **30.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Coloca unas suspensiones blandas. **2.** Incrementa la altura. **3.** Reduce ligeramente la relación de marchas. **4.** Aunque se trate de un circuito sinuoso, podrás saltarte muchas de sus curvas fácilmente si pasas por encima de los pianos interiores. **5.** Para ello es recomendable hacer uso de un 4x4.

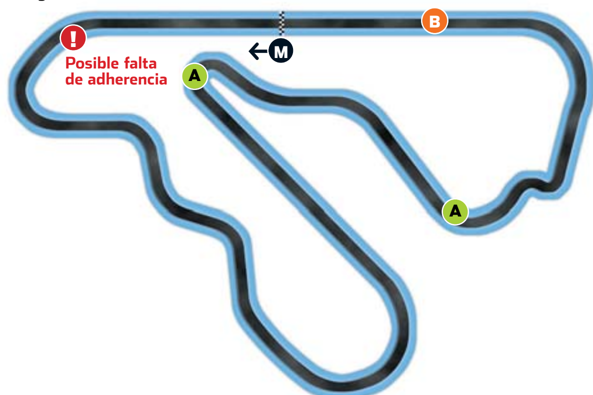


25 APRICOT HILL

Circuito original I Longitud **3.86 km** I Desnivel **25.5 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Con una configuración media en todos los aspectos de tu coche podrás conseguir una buena marca. **2.** Un circuito muy técnico donde debes controlar a la perfección la trazada de todo tipo de curvas y la velocidad para no caer en los mares de grava que te harán perder muchísimos segundos.



26 ALPES SUIZOS

Circuito de nieve I Longitud **3.31 km** I Desnivel **55.8 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Simplemente debes subir la altura del coche. **2.** Coloca suspensiones blandas. **3.** Un circuito sencillo por su trazo ancho, aunque te puede resultar muy difícil si no dominas las derrapadas sobre arena, ya que tendrás que enlazarlas para tomar varias curvas consecutivas.



27 CATHEDRAL ROCKS TRIAL II

Circuito de tierra I Longitud **1.93 km** I Desnivel **31.5 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Debes subir la altura de la carrocería. **2.** Ablanda las suspensiones. **3.** Acorta bastante la relación de marchas para obtener una buena aceleración. **4.** Un circuito muy corto pero complicado debido a la continuación de curvas cerradas y enormes saltos. **5.** Si colisionas provocarás una sanción de 5 segundos a 50 km/h en las carreras de rally por chocar con los márgenes del circuito.



28 CATHEDRAL ROCKS TRIAL I

Circuito asfalto-tierra I Longitud **3.52 km** I Desnivel **35.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. La configuración del circuito Cathedral Rocks Trial II te servirá para afrontar este otro, aunque en esta ocasión debes usar una relación de marchas media. **2.** Aunque predomine la superficie de arena una parte del circuito es de asfalto, por lo que tendrás que usar ambas técnicas de conducción según la zona por la que transites. **3.** Igual que en Cathedral Rocks Trial II, hay un par de saltos en los que debes girar con antelación para aterrizar bien.

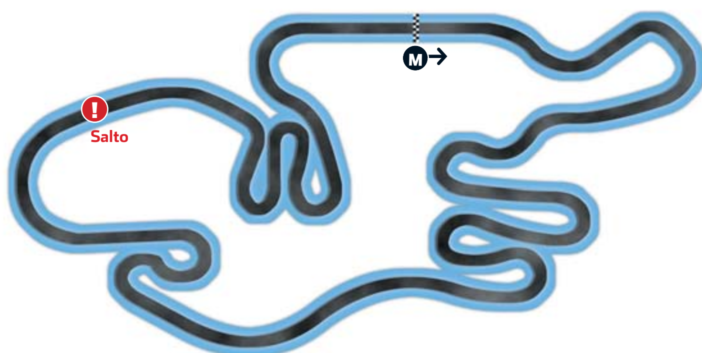


29 TAHITI MAZE

Circuito urbano I Longitud **3.60 km** I Desnivel **55.3 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Sube la altura de la carrocería. **2.** Ablanda las suspensiones. **3.** Incrementa la intensidad de frenado de las ruedas delanteras. **4.** Reduce un poco la relación de marchas. **5.** Un circuito muy largo donde debes dominar los derrapes intensos para tomar las horquillas de arena que suceden a rectas en las que conseguirás una buena velocidad. **6.** Presta mucha atención, ya que el coche puede hacer un trompo en la trazada de estas curvas.



30 GRAND CANYON

Circuito urbano I Longitud **3.54 km** I Desnivel **58.4 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Sube la altura de la carrocería.
2. Ablanda la suspensión del coche.
3. Reduce bastante la relación de marchas. **4.** Sin lugar a dudas, es el rally más complicado de todos. **5.** Es un circuito con todo tipo de curvas y tendrás que dominar a la perfección los derrapes. **6.** Intenta no desconcentrarte con el público que salta a la pista y evita circular por los márgenes, porque te frenarás.

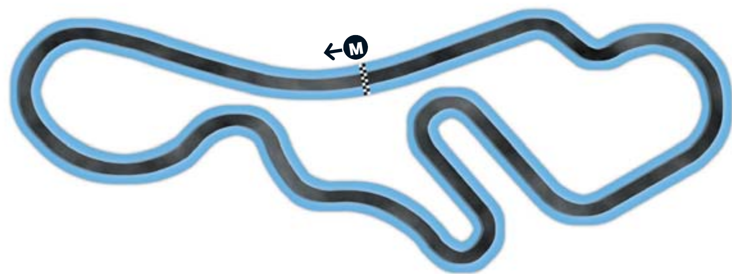


31 ICE ARENA

Circuito de nieve I Longitud **1.04 km** I Desnivel **0.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce muchísimo la relación de marchas. **2.** Circuito muy corto pero dificilísimo por las curvas cerradas sobre una nieve tremendamente deslizante. **3.** Intenta no alargar demasiado las derrapadas y evita que el coche se vaya al exterior de las curvas.

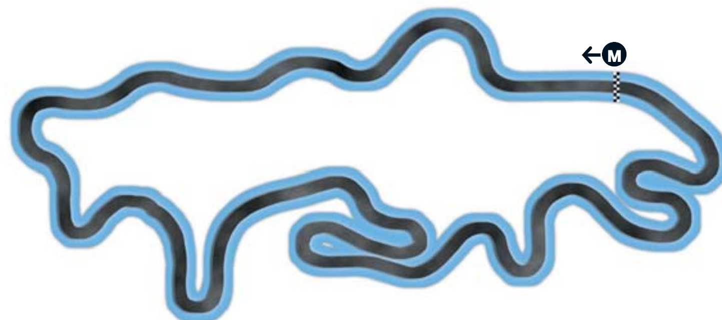


32 CHAMONIX

Circuito de nieve I Longitud **3.22 km** I Desnivel **60.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Ablanda las suspensiones ligeramente y reduce la relación de marchas. **2.** Aunque sea un circuito de nieve que requiere neumáticos especiales para esta superficie, una buena parte del circuito discurrirá por asfalto. **3.** Es importante que cambies la forma de conducción según la superficie y aceleres el ritmo en asfalto.



33 TSUKUBA

Circuito del mundo I Longitud **2.04 km** I Desnivel **5.3 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce la altura del coche. **2.** Endurece las suspensiones para que el coche se comporte mejor en las curvas. **3.** Un circuito muy técnico, ya que está compuesto de todo tipo de curvas en un trazado liso y sin peligrosos cambios de rasante. Todo esto hace que sea ideal para pilotos noveles. **4.** Sin embargo, puede resultar muy complicado si corres con el suelo húmedo, ya que el coche se deslizará muchísimo y tendrás que reducir bastante el ritmo.

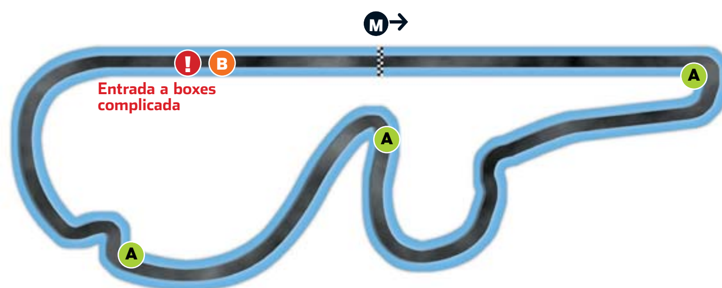


34 FUJI SPEEDWAY (80/90)

Circuito del mundo I Longitud **4.40 km** I Desnivel **38.1 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Estira la relación de marchas. **2.** Baja la altura del coche. **3.** Endurece la suspensión. **4.** Un fallo en este circuito te hará perder mucho tiempo por la cantidad de grava y hierba que rodea el circuito. **5.** Las dos versiones del circuito son casi idénticas, ya que sólo cambiará la trazada de dos pequeñas chicanes. **6.** Cuidado con la entrada a boxes de este circuito, porque no se ve bien y es un poco laberíntica.



35 INFINEON RACEWAY I

Circuito del mundo I Longitud **4.06 km** I Desnivel **49.8 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce la altura para que el coche se pegue al asfalto. **2.** Calza unos neumáticos blandos. Un circuito sólo apto para profesionales: largo, sinuoso y repleto de cambios de rasante. Estudia bien el trazado, ya que hay puntos donde una salida te supondrá la perdida de muchos segundos y otros donde no pasará nada gracias a las extensiones de asfalto.



36 INFINEON RACEWAY II

Circuito del mundo I Longitud **3.22 km** I Desnivel **49.8 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Igual que en el anterior, lo más importante es que el coche se pegue al asfalto, el resto deja una configuración media. Aunque en esta versión te ahorres pasar por un tercio del trazado original sigue siendo igual de complicado, ya que no evitarás el primer sector.

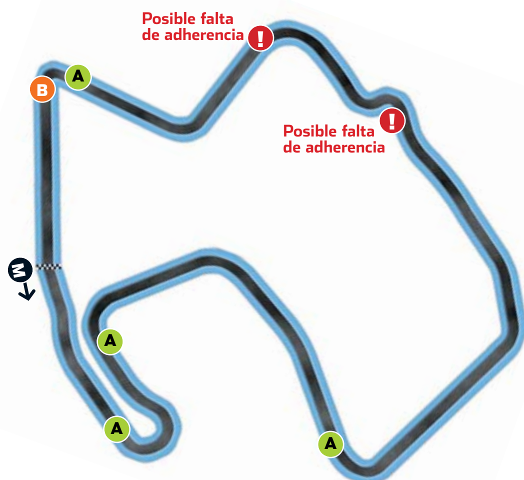


37 LAGUNA SECA RACEWAY

Circuito del mundo I Longitud **3.60 km** I Desnivel **55.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Alarga sensiblemente la relación de marcha. **2.** Reduce la altura. **3.** Endurece la suspensión. **4.** Todo un clásico de *Gran Turismo* que todavía se resiste a los pilotos más expertos. Además del famoso tornillo, este circuito resulta muy técnico y complicado, donde los errores se pagan muy caro debido a los mares de grava que lo rodean.



38 TWIN RING MOTEGI

Circuito del mundo I Longitud **4.80 km** I Desnivel **30.4 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Alarga ligeramente la relación de marchas. **2.** Baja la altura de la carrocería. **3.** Endurece la suspensión. **4.** Aumenta el nivel de frenos. **5.** Un circuito bastante largo, liso y monótono, compuesto de enormes rectas que acaban en curvas muy cerradas que requieren poner al rojo vivo los discos de freno. Estas características lo convierten en el mejor circuito para adelantar con apuradas de frenadas.

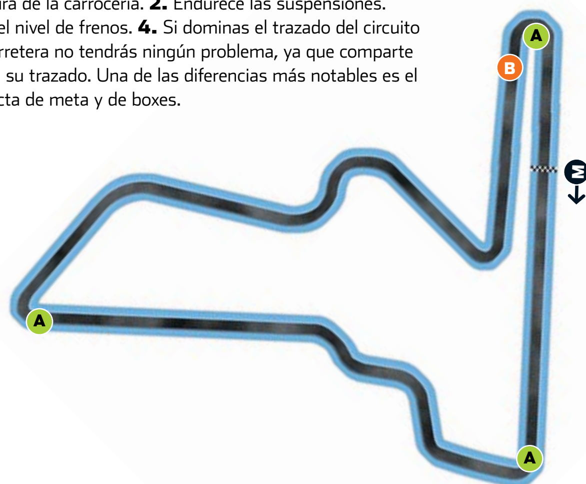


39 TWIN RING MOTEGI ESTE

Circuito del mundo I Longitud **3.42 km** I Desnivel **30.4 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Baja la altura de la carrocería. **2.** Endurece las suspensiones. **3.** Aumenta el nivel de frenos. **4.** Si dominas el trazado del circuito Twin Ring Carretera no tendrás ningún problema, ya que comparte gran parte de su trazado. Una de las diferencias más notables es el cambio de recta de meta y de boxes.

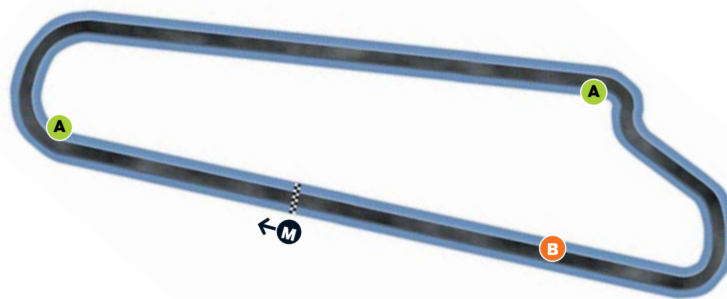


40 TWIN RING MOTEGI OESTE

Circuito del mundo I Longitud **1.49 km** I Desnivel **3.1 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Baja la altura de la carrocería. **2.** Endurece la suspensión. **3.** Incrementa el nivel de frenado. **4.** Reduce ligeramente la relación de marchas. Un circuito muy sencillo y corto sin ninguna dificultad. Con apenas 6 curvas, la única dificultad estriba en el mayor desgaste que sufrirán las ruedas izquierdas, ya que 5 de las 6 son a derechas.

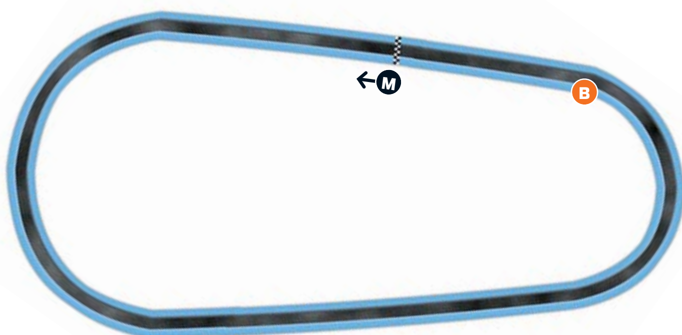


41 TWIN RING SUPER SPEEDWAY

Circuito del mundo I Longitud **2.41 km** I Desnivel **3.0 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Baja la altura de la carrocería. **2.** Endurece las suspensiones. **3.** Estira la relación de marchas. **4.** Aunque sea muy parecido al "circuito de prueba" éste es mucho más corto y técnico, ya que su segunda curva posee un ángulo más cerrado.



42 SUZUKA

Circuito urbano I Longitud **5.81 km** I Desnivel **40.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Baja la carrocería del coche. **2.** Endurece la suspensión. **3.** Alarga un poco las marchas. **4.** Aunque su trazado sea ancho y liso es uno de los circuitos más largo, completo y difíciles de *Gran Turismo*. Si quieres practicar todo tipo de curvas para mejorar tu técnica de conducción es el mejor circuito.



43 SUZUKA ESTE

Circuito del mundo I Longitud **2.24 km** I Desnivel **33.6 m.** I Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Reduce la relación de marchas ligeramente.
2. Baja la altura del coche para una mayor estabilidad.
3. Un circuito corto pero intenso, compuesto de sucesión de curvas donde es importante que sepas regular la velocidad con el acelerador.

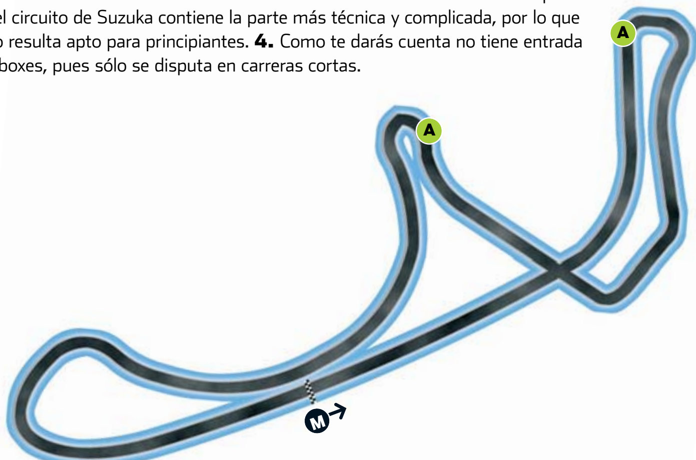


44 SUZUKA OESTE

Circuito del mundo I Longitud **3.47 km** I Desnivel **14.2 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Estira la relación de marchas. **2.** Intensifica el nivel de frenos. **3.**Esta parte del circuito de Suzuka contiene la parte más técnica y complicada, por lo que no resulta apto para principiantes. **4.** Como te darás cuenta no tiene entrada a boxes, pues sólo se disputa en carreras cortas.



45 FUJI SPEEDWAY 2005/GT

Circuito del mundo I Longitud **4.56 km** I Desnivel **37.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Aumenta muy poco la relación de marchas. **2.** Baja la altura del coche. **3.** Endurece la suspensión. **4.** En los exteriores de las curvas encontrarás asfalto que impedirá que pierdas mucho tiempo si te sales del trazado. Esto es bastante importante, ya que se trata de un circuito muy complicado en el que te saldrás a menudo si no estás muy atento y no tienes una buena técnica de conducción.



46 NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Circuito del mundo I Longitud **20.83 km** I Desnivel **300.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Alarga la relación de marchas. **2.** Baja la altura sin tocar la suspensión. **3.** Un circuito tremendamente largo donde dar un a vuelta puede llevarte hasta 10 minutos. Es prácticamente imposible de memorizar, ya que está compuesto por sucesiones continuas de curvas rápidas muy semejantes. **4.**Como el trazo es muy estrecho, aprovecha las rectas para adelantar y las escasas curvas cerradas.

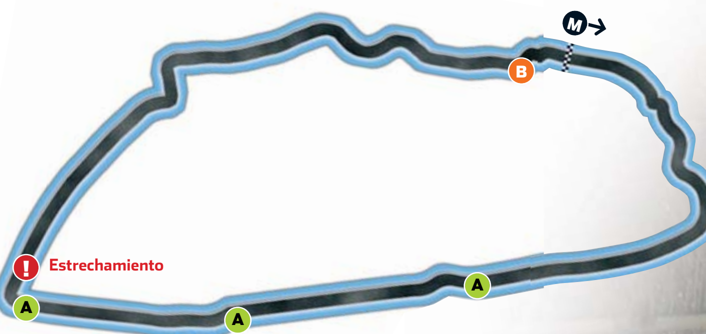


47 SARTHE I/II

Circuito del mundo I Longitud **13.65 km** I Desnivel **37.3 m.** I Dificultad **Media**

CONSEJOS BÁSICOS

1. Aumenta mucho la relación de marchas. **2.** Intensifica los frenos. **3.** Reduce la altura. **4.** Endurece la suspensión. **5.** Uno de los circuitos más largos de *GT*. Si quieres ganar esta carrera es importantísimo que tu coche sea el más potente. Tienes que ser muy suave con la dirección para no perder el control a las altísimas velocidades que se alcanzan.





LOS COCHES

Si quieres ser una leyenda de Gran Turismo y ganar todos sus campeonatos, ojea los coches que puedes adquirir en los concesionarios y en los mercados de segunda mano para conocer sus características fundamentales y hasta qué punto puedes estrujar sus prestaciones. Eso sí, siempre dentro de tu presupuesto.



LAS CLAVES MD: Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

AMÉRICA 1

GNX ´87 — MD TT BUICK
Precio Compra 31,080 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 615 CV.
Peso inicial/Final 1600 Kg. / 1328 Kg.



C12 ´03 — MD TT CALLAWAY
Precio Compra 175,880 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 439 CV. / 719 CV.
Peso inicial/Final 1480 Kg. / 1258 Kg.



SSR ´03 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 44,560 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 294 CV. / 294 CV.
Peso inicial/Final 2248 Kg. / 1865 Kg.



Silverado SST Concept ´02 — MD TD CHEVROLET
Precio Compra 31,080 Cr.
Obt. en Camp. amateur- Sport Truck Race
Potencia Inicial/Final 487 CV. / 835 CV.
Peso inicial/Final 2268 Kg. / 1882 Kg.



Camaro Z28 302 ´69 — MD TD CHEVROLET
Precio Compra 65.000 Cr
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 294 CV. / 520 CV.
Peso inicial/Final 1415 Kg. / 1202 Kg.



Corvette ZR-1 (C4) ´90 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 82.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 380 CV. / 710 CV.
Peso inicial/Final 1600 Kg. / 1328 Kg.



Corvette C5R (C5) ´00 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 1.000.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 629 CV. / 962 CV.
Peso inicial/Final 1139 Kg. / 1139 Kg.



Corvette GRAN SPORT C4) ´96 — MD TT CHEVROLET
Segunda mano 22.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 303 CV. / 597 CV.
Peso inicial/Final 1496 Kg. / 1271 Kg.



Prowler ´02 — MD TT CHRYSLER
Precio Compra —
Obt. en Camp. amateur: Spider & Roadster
Potencia Inicial/Final 254 CV. / 447 CV.
Peso inicial/Final 1287 Kg. / 1093 Kg.



STR4 ´03 — MD TD DODGE
Precio Compra 20.640 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 215 CV. / 511 CV.
Peso inicial/Final 1350 Kg. /1147 Kg.



VIPER GTRS Concept ´00 — MD TT DODGE
Precio Compra —
Obtenido en Trofeo Crossfire.
Potencia Inicial/Final 505 CV. / 969 CV.
Peso inicial/Final 1475 Kg. / 1253 Kg.



Carge Super Bee 426 Hemi ´71 — MD TT DODGE
Precio Compra —
Obt. en Resist.- Nueva York 200 millas.
Potencia Inicial/Final 431 CV. / 509 CV.
Peso inicial/Final 1841 Kg. / 1528 Kg.



Special ´62 — MD TT BUICK
Precio Compra 58,000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 564 CV. / 874 CV.
Peso inicial/Final 1364 Kg. / 1159 Kg.



2D Race Car ´67 — MD TT CHAPARRAL
Precio Compra 1.100.000 Cr
Obtenido en Resistencia- Nürburgring 4H.
Pot. Inicial/Final 426 CV. / 1041 CV.
Peso inicial/Final 771 Kg. / 771 Kg.



Camaro SS ´00 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 22.150 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 324 CV. / 615 CV.
Peso inicial/Final 1560 Kg. / 1294 Kg.



Corvette Convertible (C1) ´54 — MD TD CHEVROLET
Precio Compra 31,080 Cr.
Ob. en Campeonato general americano.
Potencia Inicial/Final 152 CV. / 373 CV.
Peso inicial/Final 1309 Kg. / 1112 Kg.



Camaro SS ´69 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 60.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 519 CV.
Peso inicial/Final 1401 Kg. / 1190 Kg.



Chevelle SS 454 ´70 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra --
Obt. en Comp. americana Muscle Cars
Potencia Inicial/Final 456 CV. / 769 CV.
Peso inicial/Final 1762 Kg. / 1462 Kg.



Camaro LM Race Car ´01 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra --
Obt. en Camp. americano Stars & Stripers
Potencia Inicial/Final 601 CV. / 902 CV.
Peso inicial/Final 1160 Kg. / 1160 Kg.



PT- Cruise ´00 — MD TT CHRYSLER
Precio Compra 16.390 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 152 CV. / 318 CV.
Peso inicial/Final 1270 Kg. / 1079 Kg.



300C ´05 — MD TT CHRYSLER
Precio Compra 34.780 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 345 CV. / 705 CV.
Peso inicial/Final 1878 Kg. / 1596 Kg.



RAM 1500 LARAMIE Hemi Quad Cab ´04 — 4X4 DODGE
Precio Compra 37.930 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 350 CV. / 726 CV.
Peso inicial/Final 2390 Kg. / 1983 Kg.



VIPER GTS-R Team Oreca Race Car ´00 — MD TT DODGE
Precio Compra 1.000.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 597 CV. / 959 CV.
Peso inicial/Final 1150 Kg. / 1150 Kg.



VIPER GTS ´99 — MD TT DODGE
Precio Compra 78.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 456 CV. / 974 CV.
Peso inicial/Final 1569 Kg. / 1302 Kg.



CIEN ´02 — MD TT CADILLAC
Precio Compra —
Obtenido en Rally D'umbría Fácil
Potencia Inicial/Final 400 CV. / 1023 CV.
Peso inicial/Final 1350 Kg. / 1232 Kg.



2J Race Car ´70 — MC TT CHAPARRAL
Precio Compra 1.200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 689 CV. / 1120 CV.
Peso inicial/Final 821 Kg. /821 Kg.



Corvette Z06 (C5)´00 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 53.570 Cr.
Obtenido en Festival Corvette
Potencia Inicial/Final 385 CV. / 740 CV.
Peso inicial/Final 1409 Kg. / 1197 Kg.



Corvette Coupe (C2)´63 — MD TD CHEVROLET
Precio Compra 84.890 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 522 CV.
Peso inicial/Final 1370 Kg. / 1164 Kg.



Corvette Stingray L46 350 (C3) ´69 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 71.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 355 CV. / 602 CV.
Peso inicial/Final 1490 Kg. / 1266 Kg.



Camaro IROC-Z Concept ´88 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra --
Obtenido en Encuentro Camaro
Potencia Inicial/Final 233 CV. / 525 CV.
Peso inicial/Final 1468 Kg. / 1247 Kg.



Camaro Z28 Coupe ´97 — MD TT CHEVROLET
Precio Compra 12.055 Cr
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 261 CV. / 560 CV.
Peso inicial/Final 1561 Kg. / 1295 Kg.



Crossfire ´04 — MD TD CHRYSLER
Precio Compra 35.670 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 218 CV. / 410 CV.
Peso inicial/Final 1361 Kg. / 1156 Kg.



DeLorean S2 ´04 — MT TT DMC
Precio Compra —
Obt. en Misiones de conducción 1ª a 10ª.
Potencia Inicial/Final 200 CV. / 448 CV.
Peso inicial/Final 1288 Kg. / 1094 Kg.



VIPER SRT10 ´03 — MD TT DODGE
Precio Compra 84.880 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 507 CV. / 1032 CV.
Peso inicial/Final 1533 Kg. / 1272 Kg.



Charge C440 R/T ´70 — MD TT DODGE
Precio Compra 75.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 380 CV. / 724 CV.
Peso inicial/Final 1650 Kg. / 1369 Kg.



Talon Esi ´97 — MD TD EAGLE
Precio Compra 15.740 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 140 CV / 352 CV.
Peso inicial/Final 1252 Kg. / 1064 Kg.



Ka ´01
MD TD FORD

Precio Compra 12.920 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 60 CV. / 209 CV.
Peso inicial/Final 965 Kg. /878 Kg.



Mustang GT ´05
MD TT FORD

Precio Compra 25.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 665 CV.
Peso inicial/Final 1568 Kg. / 1301 Kg.



GT ´02
MC TT FORD

Precio Compra —
Obtenido en Rally Tsukuba difícil.
Potencia Inicial/Final 507 CV. / 824 CV.
Peso inicial/Final 1451 Kg. / 1451 Kg.



Model T Tourer ´15
MD TD FORD

Precio Compra —
Obt. en Todo oro en carné especial
Potencia Inicial/Final 1 CV. / 1 CV.
Peso inicial/Final 635 Kg. / 635 Kg.



GT40 LM Race Car ´02
MC TT FORD

Precio Compra —
Obt. en Resist. Mundial Dep. Infineon.
Potencia Inicial/Final 15 CV. / 953 CV.
Peso inicial/Final 11140 Kg. / 1140 Kg.



Escort Rally Car ´98
4X4 FORD

Precio Compra —
Obtenido en Rally Tahiti normal.
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 485 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



FX45 Concept ´02
4X4 INFINITI

Precio Compra —
Obtenido en Rally Chamonix fácil.
Potencia Inicial/Final 345 CV. / 569 CV.
Peso inicial/Final 1500 Kg. / 1245 Kg.



IS200 (J) ´98
MD TT LEXUS

Precio Compra 24.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 210CV / 422 CV.
Peso inicial/Final 1340 Kg. / 1139 Kg.



GS300 Vertex Edition (J) ´00
MD TT LEXUS

Precio Compra 45.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 748 CV.
Peso inicial/Final 1680 Kg. / 1394 Kg.



GS300 ´91
MD TT LEXUS

Segunda mano 16.589 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 263 CV. / 712 CV.
Peso inicial/Final 1680 Kg. / 1394 Kg.



Esperante GTR-1 Race Car ´98
MD TT PANOZ

Precio Compra 4.500.000 Cr.
Obtenido en —
Pot. Inicial/Final 752 CV. / 1001 CV.
Peso inicial/Final 1150 Kg. / 1150 Kg.



Vibe GT ´03
MD TD PONTIAC

Precio Compra 21.120 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 183 CV. / 332 CV.
Peso inicial/Final 1273 Kg. / 1082 Kg.



Solstice Coupe Concept ´02
MD TT PONTIAC

Precio Compra —
Obtenido en Plata en carné Especial.
Potencia Inicial/Final 220 CV. / 350 CV.
Peso inicial/Final 1318 Kg. / 1136 Kg.



FOCUS ST 170 ´03
MD TD FORD

Precio Compra 32.750 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 173 CV. / 394 CV.
Peso inicial/Final 1240 Kg. / 1091 Kg.



STV F-150 Lightning ´03
MD TT FORD

Precio Compra 35.050 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 385 CV. / 688 CV.
Peso inicial/Final 2132 Kg. / 1769 Kg.



GT Race Car SpecII ´04
MC TT FORD

Precio Compra —
Obt. en Camp. Prof.- Gran Turismo Champ.
Potencia Inicial/Final 615 CV. / 960 CV.
Peso inicial/Final 1130 Kg. / 1130 Kg.



RS200 Rally Car ´85
4X4 FORD

Precio Compra —
Obtenido en Rally de Capri difícil.
Potencia Inicial/Final 423 CV. / 589 CV.
Peso inicial/Final 980 Kg. / 980 Kg.



Taurus SHO ´98
MD TD FORD

Precio Compra 13.755 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 215 CV. / 406 CV.
Peso inicial/Final 1509 Kg. / 1252 Kg.



RS 200 ´84
4X4 FORD

Precio Compra —
Obtenido en Rally Grand Canyon fácil.
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 426 CV.
Peso inicial/Final 1180 Kg. / 1144 Kg.



Tank Car ´03
MD TT JAY LENO

Precio Compra —
Obt. en Misiones conducción 11ª a 20ª.
Potencia Inicial/Final 810 CV. /1200 CV.
Peso inicial/Final 4000 Kg. / 4000 Kg.



IS300 Sport Cross ´01
MD TT LEXUS

Precio Compra 27.600 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 220 CV. / 386 CV.
Peso inicial/Final 1470 Kg. / 1249 Kg.



SC430 ´01
MD TT LEXUS

Precio Compra 60.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 493 CV.
Peso inicial/Final 11730 Kg. / 1435 Kg.



Cougar XR-7 ´67
MD TT MERCURY

Segunda mano 16,547 Cr.
Obtenido en Bronce en carné Especial.
Potencia Inicial/Final 324 CV. / 705 CV.
Peso inicial/Final 1418 Kg. / 1205 Kg.



Cuda 440 Six Pack ´71
MD TT PLYMOUTH

Precio Compra 58.360 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 390 CV. / 740 CV.
Peso inicial/Final 1576 Kg. / 1308 Kg.



GTO 5.7 Coupe ´04
MD TT PONTIAC

Precio Compra 34.490 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 355 CV. / 775 CV.
Peso inicial/Final 1690 Kg. / 1402 Kg.



Tempest Le Mans GTO ´64
MD TT PONTIAC

Precio Compra 52.600 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 330 CV. / 670 CV.
Peso inicial/Final 1420 Kg. / 1207 Kg.



FOCUS RS ´02
MD TD FORD

Precio Compra 41.410 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 215 CV. / 416 CV.
Peso inicial/Final 11050 Kg. / 924 Kg.



GT ´05
MC TT FORD

Precio Compra 149.880 Cr
Obt. en Camp. Extr. Premium Sports Lounge.
Potencia Inicial/Final 558 CV. / 838 CV.
Peso inicial/Final 1451 Kg. / 1276 Kg.



FOCUS Rally Car ´99
4X4 FORD

Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 545 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



GT 40 Race Car ´69
MD TT FORD

Precio Compra —
Obt. en Resist.- Laguna Seca 200 millas.
Potencia Inicial/Final 500 CV. / 730 CV.
Peso inicial/Final 998 Kg. / 998 Kg.



Mustang SVT Cobra R ´00
MD TT FORD

Precio Compra 37.244 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 336 CV. / 616 CV.
Peso inicial/Final 1628 Kg. / 1351 Kg.



G35 SEDAN ´03
MD TT INFINITI

Precio Compra 30.720 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 260 CV. / 475 CV.
Peso inicial/Final 1513 Kg. / 1255 Kg.



IS200 ´98
MD TT LEXUS

Precio Compra 20.700 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. / 298 CV.
Peso inicial/Final 1310 Kg. / 1113 Kg.



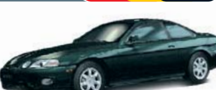
GS300 ´00
MD TT LEXUS

Precio Compra 44.200 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 748 CV.
Peso inicial/Final 1680 Kg. / 1394 Kg.



SC300 ´97
MD TT LEXUS

Segunda mano 17.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 249 CV. / 648 CV.
Peso inicial/Final 1560 Kg. / 1294 Kg.



One 2022
4X4 NIKE

Obtenido en Bronce carné B Int. I y Campeonato Club Saleen S7.
Potencia Inicial/Final 259 CV. / 259 CV.
Peso inicial/Final 760 Kg. / 760 Kg.



Super Bird ´70
MD TT PLYMOUTH

Obtenido en Campeonato Americano Muscle Cars Antiguos.
Potencia Inicial/Final 431 CV. / 732 CV.
Peso inicial/Final 1755 Kg. / 1456 Kg.



Sunfire GXP Concept ´02
MD TD PONTIAC

Precio Compra —
Obtenido en Bronce en cané A Nacional.
Potencia Inicial/Final 183 CV. / 309 CV.
Peso inicial/Final 1257 Kg. / 1068 Kg.



S7 ´02
MC TT SALEEN

Precio Compra 419.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 558 CV. / 895 CV.
Peso inicial/Final 1250 Kg. / 1062 Kg.



Series 1 Super Charged ´03 — MD TT SHELBY
Precio Compra 184.795 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 324 CV. / 617 CV.
Peso inicial/Final 1202 Kg. / 1055 Kg.



Mustang G.T. 350R ´65 — MD TT SHELBY
Precio Compra —
Obtenido en Copa Shelby Cobra.
Potencia Inicial/Final 311 CV. / 528 CV.
Peso inicial/Final 1268 Kg. / 1077 Kg.



Cobra 437 ´67 — MD TT SHELBY
Precio Compra 530.550 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 492 CV. / 719CV.
Peso inicial/Final 1068 Kg. / 939 Kg.



ALEMANIA 2

A2 1.4 ´02 — MD TD AUDI
Precio Compra 22.400 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 75 CV. / 216 CV.
Peso inicial/Final 920 Kg. / 837 Kg.



S3 ´02 — 4X4 AUDI
Precio Compra 41.070 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 224 CV. / 383 CV.
Peso inicial/Final 1420 Kg. / 1207 Kg.



TT Coupe 1.8T quattro ´00 — 4X4 AUDI
Precio Compra 47.700 Cr.
Segunda mano 31.004 Cr.
Potencia Inicial/Final 225 CV. / 389 CV.
Peso inicial/Final 395 Kg. / 1185 Kg.



A3 3.2 quattro ´03 — 4X4 AUDI
Precio Compra 42.490 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV / 436 CV.
Peso inicial/Final 1495 Kg. / 1270 Kg.



TT Coupe 3.2 quattro ´03 — 4X4 AUDI
Precio Compra 57.740 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 431 CV.
Peso inicial/Final 1520 Kg. / 1261 Kg.



S4 ´03 — 4X4 AUDI
Precio Compra 55.430 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 344 CV. / 599 CV.
Peso inicial/Final 1660 Kg. / 1377 Kg.



RS 4 ´01 — 4X4 AUDI
Precio Compra 41.380 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 385 CV. / 659 CV.
Peso inicial/Final 1620 Kg. / 1344 Kg.



RS 6 ´02 — 4X4 AUDI
Precio Compra 17.060 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 450CV / 792CV.
Peso inicial/Final 1840kg../ 1527kg..



RS 6 Avant ´02 — 4X4 AUDI
Precio Compra 117.060 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 450 CV. / 792 CV.
Peso inicial/Final 1880 Kg. / 1560 Kg.



Pikes Peak Quattro 03 — 4X4 AUDI
Precio Compra —
Obtenido en Campeonato Audi- copa A3
Potencia Inicial/Final 507 CV / 776 CV.
Peso inicial/Final 1900 Kg. / 1615 Kg.



Nuvolari Quattro ´03 — 4X4 AUDI
Precio Compra —
Obtenido en Supera el 25% de juego.
Potencia Inicial/Final 263 CV. / 952 CV.
Peso inicial/Final 1550 Kg. / 1317 Kg.



Le Mans Quattro ´03 — 4X4 AUDI
Precio Compra —
Obt. en Camp. Audi- Tourist Trophy.
Potencia Inicial/Final 641 CV. / 868 CV.
Peso inicial/Final 1530 Kg. / 1269 Kg.



A4 Touring Car ´04 — MD TT AUDI
Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 461 CV. / 820 CV.
Peso inicial/Final 1080 Kg. / 1080 Kg.



Abt Audi TT-R Touring Car ´02 — MC TT AUDI
Precio Compra 550.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 470 CV. / 758 CV.
Peso inicial/Final - / -



Quattro ´82 — 4X4 AUDI
Precio Compra 90.360 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203 CV / 375 CV.
Peso inicial/Final 1209 Kg. / 1096 Kg.



Union V16 Type C Streamline ´37 — MC TT AUDI
Precio Compra 500.000 Cr.
Obt. en Resist.- Grand Valley 300 Km.
Potencia Inicial/Final 520 CV. / 806 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



R8 Race Car ´01 — MC TT AUDI
Precio Compra 4.500.000 Cr.
Obtenido en Resistencia Sarthe 24h.
Potencia Inicial/Final 608 CV. / 1112 CV.
Peso inicial/Final 900 Kg. / 900 Kg.



S4 ´98 — 4X4 AUDI
Segunda mano 35.610 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 239 CV. / 552 CV.
Peso inicial/Final 1510 Kg. / 1253 Kg.



120i ´04 — MD TT BMW
Precio Compra 31.940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 150 CV. / 325 CV.
Peso inicial/Final 1335 Kg. / 1134 Kg.



120d ´04 — MD TT BMW
Precio Compra 33.020 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 163 CV. / 281 CV.
Peso inicial/Final 1415 Kg. / 1202 Kg.



Z4 ´03 — MD TT BMW
Precio Compra 75.610 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231 CV. / 439 CV.
Peso inicial/Final 1365 Kg. / 1160 Kg.



330i ´05 — MD TT BMW
Precio Compra 48.040 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 258 CV. / 439 CV.
Peso inicial/Final 1525 Kg. / 1265 Kg.



M3 ´04 — MD TT BMW
Precio Compra 74.560 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 343 CV. / 514 CV.
Peso inicial/Final 1570 Kg. / 1303 Kg.



M3 CSL ´03 — MD TT BMW
Precio Compra 113.610 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 360 CV. / 524 CV.
Peso inicial/Final 1385 Kg. / 1177 Kg.



M3 GTR ´03 — MD TT BMW
Precio Compra —
Obtenido en Campeonato Club "M".
Potencia Inicial/Final 380 CV. / 622 CV.
Peso inicial/Final 1350 Kg. / 1147 Kg.



M5 ´05 — MD TT BMW
Precio Compra 116.650 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 761 CV.
Peso inicial/Final 1715 Kg. / 1423 Kg.



320i Touring Car ´03 — MD TT BMW
Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 260 CV. / 484CV.
Peso inicial/Final 1140 Kg. / 1140 Kg.



M3 GTR Race Car ´01 — MD TT BMW
Precio Compra —
Obt. en Camp. Europeo Schwarzwald liga A
Potencia Inicial/Final 450 CV. / 725 CV.
Peso inicial/Final 1120 Kg. / 1120 Kg.



McLaren F1 GTR Race Car ´97 — MC TT BMW
Precio Compra —
Obt. en Camp. Extreme- Turismo All Star.
Potencia Inicial/Final 2725 CV. / 910 CV.
Peso Inicial/Final 725 Kg. / 950 Kg.



2002 Turbo ´73 — MD TT BMW
Precio Compra —
Obtenido en Trofeo Serie 1.
Potencia Inicial/Final 171 CV. / 367 CV.
Peso inicial/Final 1080 Kg. / 950 Kg.



V12 LMR Race Car ´99 — MC TT BMW
Precio Compra 4.500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 580 CV. / 1055 CV.
Peso inicial/Final 900 Kg. / 900 Kg.



M Coupe ´98 — MD TT BMW
Segunda mano 39,450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 290 CV. / 447 CV.
Peso inicial/Final 1465 Kg. / 1245 Kg.



SL 500 (R230) ´02 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 127.620 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 306 CV. / 532 CV.
Peso inicial/Final 1840 Kg. / 1527 Kg.



CLK 55 AMG ´00 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 147.770 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 352 CV. / 636 CV.
Peso inicial/Final 1620 Kg. / 1344 Kg.



CL 600 ´00 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 177.850 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 367 CV / 664 CV.
Peso inicial/Final 1955 Kg. / 1622 Kg.



E 55 AMG ´02 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 105.330 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 476 CV. / 764 CV.
Peso inicial/Final 1910 Kg. / 1585 Kg.



SL 55 AMG (R230) ´02 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 168.120 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 476 CV. / 759 CV.
Peso inicial/Final 1955 Kg. / 1622 Kg.



SL 600 (R230) ´04 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 177.700 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 500 CV. / 879 CV.
Peso inicial/Final 2025 Kg. / 1680 Kg.



SL 65 AMG (R230) ´04 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 190.700 Cr.)
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 612 CV. / 999 CV.
Peso inicial/Final 2028 Kg. / 1683 Kg.



SLR McLaren ´03 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 610.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 625 CV. / 886 CV.
Peso inicial/Final 1768 Kg. / 1467 Kg.



CLK Touring Car ´00 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra —
Obt. en Camp. Leyendas Flecha Plateada.
Potencia Inicial/Final 764 CV. / 628 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



Benz Patent Motor Wagen ´86 — MT TT MERCEDES-BENZ
Obtenido en Campeonato Europeo Liga Europea de coches clásicos.
Potencia Inicial/Final 1CV. / 1CV.
Peso inicial/Final 265 Kg. / 265 Kg.



Daimler Motor Carriege ´86 — MT TT MERCEDES-BENZ
Obtenido en Campeonato Profesional-World Classic Car Series.
Potencia Inicial/Final 1 CV. / 1 CV.
Peso inicial/Final 265 Kg. / 265 kg.



300 SL Coupe ´54 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra —
Obtenido en Reto SL.
Potencia Inicial/Final 215 CV. / 412 CV.
Peso inicial/Final 1295 Kg. / 1100 Kg.



190 E 2.5 - 16 Evolution II ´91 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra 67.910 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 235 CV. / 415 CV.
Peso inicial/Final 1340 Kg. / 1139 Kg.



190 E 2.5 - 16 Evo. II Touring Car ´92 — MD TT MERCEDES-BENZ
Obtenido en Campeonato europeo Schwarzwald liga B.
Potencia Inicial/Final 382 CV. / 617 CV.
Peso inicial/Final 980 Kg. / 980 Kg.



CLK-GTR Race Car ´98 — MC TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra —
Obtenido en Campeonato Europeo.
Potencia Inicial/Final 797 CV. / 1083 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



A 160 Avantgarde ´96 — MD TD MERCEDES-BENZ
Segunda mano 16,510 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 92 CV. / 215 CV.
Peso inicial/Final 1115 Kg. / 981 Kg.



SL 500 (R129) ´98 — MD TD MERCEDES-BENZ
Segunda mano 84.045 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 276 CV. / 500 CV.
Peso inicial/Final 1800 Kg. / 1494 Kg.



SLK 230 KOMPRESSOR ´98 — MD TT MERCEDES-BENZ
Segunda mano 21.065 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 176 CV. / 337 CV.
Peso inicial/Final 1325 Kg. / 1126 Kg.



SL 600 (R129) ´98 — MD TD MERCEDES-BENZ
Segunda mano 105.135 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 356 CV. / 649 CV.
Peso inicial/Final 12029 Kg. / 1684 Kg.



Sauber Mer. C 9 Race Car ´89 — MD TT MERCEDES-BENZ
Precio Compra —
Obtenido en c. extreme Formula GT
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 1192 CV.
Peso inicial/Final 893 Kg. / 893 Kg.



Corsa Comfort 1.4 ´01 — MD TD OPEL
Precio Compra 17.960 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 90 CV. / 193 CV.
Peso inicial/Final 998 Kg. / 878 Kg.



Speedster ´00 — MC TT OPEL
Precio Compra 44690 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 147 CV. / 339 CV.
Peso inicial/Final 850 Kg. / 773 Kg.



Speedster Turbo ´00 — MC TT OPEL
Precio Compra 49.550 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 200 CV. / 367 CV.
Peso inicial/Final 1005 Kg.. / 884 Kg.



Vectra 3.2 V6 ´03 — MD TD OPEL
Precio Compra 36.530 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 211 CV. / 417 CV.
Peso inicial/Final 1510 Kg. / 1253 Kg.



Astra Touring Car (Opel Team Phoenix) ´00 — MD TT OPEL
Precio Compra 550.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 460 CV. / 811 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



Calibra Touring Car ´94 — 4X4 OPEL
Precio Compra —
Obtenido en Trofeo Speedster.
Potencia Inicial/Final 427 CV. / 653 CV.
Peso inicial/Final 1040 Kg. / 1040 Kg.



Tigra 1.6i ´99 — MD TD OPEL
Segunda mano 18.940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 96CV / 202CV.
Peso inicial/Final 1032kg.. / 908kg..



RUF 3400S ´00 — MC TT RUF
Precio Compra 77.730 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 310 CV. / 525 CV.
Peso inicial/Final 1300 Kg. / 1105 Kg.



RGT ´00 — MC TT RUF
Precio Compra 143.250 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 385 CV. / 568 CV.
Peso inicial/Final 1330 Kg. / 1130 Kg.



BTR ´86 — MT TT RUF
Precio Compra 112.480 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 374 CV. / 700 CV.
Peso inicial/Final 1180 Kg. / 1038 Kg.



CTR "Yellow Bird" ´87 — MT TT RUF
Precio Compra —
Obt. en Camp. Profesional Boxer Spirit.
Potencia Inicial/Final 469 CV. / 797 CV.
Peso inicial/Final 1150 Kg. / 1081 Kg.



CTR2 ´96 — 4X4 RUF
Precio Compra 297.110 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 520 CV. / 944 CV.
Peso inicial/Final 1380 Kg. / 1173 Kg.



Lupo 1.4 ´02 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 15.490 Cr.
Obtenido en Bronce en carné B Nacional.
Potencia Inicial/Final 100 CV. / 211 CV.
Peso inicial/Final 933 Kg. / 8849 Kg.



New Beetle 2.0 ´00 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 25.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 117 CV. / 303 CV.
Peso inicial/Final 1228 Kg. / 1080 Kg.



Lupo GTI ´01 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 24.160 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 125 CV. / 256CV.
Peso inicial/Final 975 Kg. / 887 Kg.



Polo GTI ´01 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 26.720 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 125 CV. / 298 CV.
Peso inicial/Final 1090 Kg. / 959 Kg.



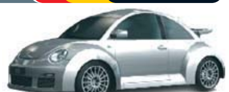
Golf V GTI ´05 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 32.750 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 200 CV. / 357 CV.
Peso inicial/Final 1336 Kg. / 1135 Kg.



Bora V6 4MOTION ´01 — 4X4 VOLKSWAGEN
Precio Compra 38.910 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 204 CV. / 355 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



New Beetle RSi ´00 — 4X4 VOLKSWAGEN
Precio Compra 94.050 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 228 CV. / 436 CV.
Peso inicial/Final 1515 Kg. / 1257 Kg.



Golf IV R32 ´03 — 4X4 VOLKSWAGEN
Precio Compra 43.240 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 241 CV. / 458 CV.
Peso inicial/Final 1460 Kg. / 1241 Kg.



LAS CLAVES MD: Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

Nardo Concept ´01 — MC TT VOLKSWAGEN
Precio Compra —
Obt. en Camp. Extreme- Como el viento.
Potencia Inicial/Final 600 CV. / 913 CV.
Peso inicial/Final 1300 Kg. / 1261 Kg.



Lupo Cup Car ´00 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 25 CV. / 269 CV.
Peso inicial/Final 840 Kg. / 814 Kg.



Lupo GTI Cup Car (J) ´03 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 125 CV. / 266 CV.
Peso inicial/Final 1010 Kg. / 949 Kg.



New Beetle Cup Car ´00 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 205 CV. / 405 CV.
Peso inicial/Final 1600 Kg. / 1328 Kg.



Beetle 1100 Standard (Type-11) ´49 — MT TT VOLKSWAGEN
Precio Compra —
Obtenido en Copa Beetle.
Potencia Inicial/Final 25 CV. / 85 CV.
Peso inicial/Final 720 Kg. / 655 Kg.



Karmmann Ghia Coupe (Type-1) ´68 — MT TT VOLKSWAGEN
Precio Compra —
Obtenido en Copa Lupo.
Potencia Inicial/Final 44 CV. / 107 CV.
Peso inicial/Final 840 Kg. / 764 Kg.



Golf I GTI ´76 — MD TD VOLKSWAGEN
Precio Compra —
Obtenido en Copa GTI.
Potencia Inicial/Final 110 CV. / 210 CV.
Peso inicial/Final 820 Kg. / 746 Kg.



Golf IV GTI ´01 — MD TD VOLKSWAGEN
Segunda mano 23.850 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 136 CV / 301 CV.
Peso inicial/Final 1280 Kg. / 1088 Kg.



AUSTRALIA |3|

2000 Falcon XR8 — MD TT FORD
Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 608 CV. / 902 CV.
Peso inicial/Final 1350 Kg. / 1350 Kg.



FPV F6 Typhoon ´04 — MD TT FPV
Precio Compra 46.740 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 367 CV. / 749 CV.
Peso inicial/Final 1776 Kg. / 1474 Kg.



FPV GT ´04 — MD TT FPV
Precio Compra 48.640 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 394 CV. / 684 CV.
Peso inicial/Final 1825 Kg. / 1514 Kg.



Monaro CV8 ´04 — MD TT HOLDEN
Precio Compra 47.960 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 333 CV. / 718 CV.
Peso inicial/Final 1658 Kg. / 1376 Kg.



Commodore SS ´04 — MD TT HOLDEN
Precio Compra 40.430 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 333 CV. / 722 CV.
Peso inicial/Final 1658 Kg. / 1376 Kg.



FRANCIA |4|

Alpine A110 1600S ´73 — MT TT ALPINE
Precio Compra —
Obtenido en Copa Renault Alpine.
Potencia Inicial/Final 141 CV. / 306 CV.
Peso inicial/Final 715 Kg. / 650 Kg.



Alpine A310 1600VE ´73 — MT TT ALPINE
Precio Compra —.
Obtenido en Rally George Paris fácil.
Potencia Inicial/Final 125 CV. / 259 CV.
Peso inicial/Final 930 Kg. / 846 Kg.



Xsara VTR ´03 — MD TD CITROËN
Precio Compra 21.850 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 108 CV. / 237 CV.
Peso inicial/Final 180 Kg. / 1038 Kg.



C3 1.6 ´02 — MD TD CITROËN
Precio Compra 18.130 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 110 CV. / 265 CV.
Peso inicial/Final 1067 Kg. / 935 Kg.



Xantia V6 Exclusive ´00 — MD TD CITROËN
Precio Compra 30.370 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 197 CV. / 360 CV.
Peso inicial/Final 1496 Kg. / 1271 Kg.



C5 V6 Exclusive ´03 — MD TD CITROËN
Precio Compra 342.830 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 210 CV. / 370 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



Xsara Rally Car ´99 — 4X4 CITROËN
Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 299 CV. / 435CV.
Peso inicial/Final 960 Kg. / 960 Kg.



2 CV type A ´54 — MD TD CITROËN
Obt.n Camp. Europeo Champinnat France Entiere o Copa Clásicos 2 CV.
Potencia Inicial/Final 15 CV. / 54 CV.
Peso inicial/Final 495 Kg. / 450 Kg.



Berlinette R/S Coupe ´99 — MC TT HOMMELL
Precio Compra 47.360 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 167 CV. / 312 CV.
Peso inicial/Final 950 Kg. / 864 Kg.



106 Rallye ´03 — MD TD PEUGEOT
Precio Compra 12.630 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 103 CV. / 254 CV.
Peso inicial/Final 890 Kg. / 809 Kg.



106 S16 ´03 — MD TD PEUGEOT
Precio Compra 18.810 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 118 CV. / 268 CV.
Peso inicial/Final 960 Kg. / 873 Kg.



206cc ´01 — MD TD PEUGEOT
Precio Compra 26.520 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 136 CV. / 317 CV.
Peso inicial/Final 1190 Kg. / 1047 Kg.



307 Xsi ´04 — MD TD PEUGEOT
Precio Compra 27.940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 137 CV. / 272 CV.
Peso inicial/Final 1260 Kg. / 1071 Kg.



206 RC ´03 — MD TD PEUGEOT
Precio Compra 29.090 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 177 CV. / 340 CV.
Peso inicial/Final 1110 Kg. / 976 Kg.



206 Rally Car ´99 — 4X4 PEUGEOT
Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 500 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



205 Turbo 16 ´85 — MD TT PEUGEOT
Segunda mano 27,439 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 183 CV. / 439 CV.
Peso inicial/Final 1145 Kg. / 1076 Kg.



205 Turbo 16 Rally Car ´85 — 4X4 PEUGEOT
Precio Compra —
Obtenido en Copa 206.
Potencia Inicial/Final 350 CV. / 529 CV.
Peso inicial/Final 940 Kg. / 940 Kg.



205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car ´86 — 4X4 PEUGEOT
Precio Compra 31,080 Cr.
Obtenido en Rally George Paris difícil.
Potencia Inicial/Final 456 CV. / 594 CV.
Peso inicial/Final 910 Kg. / 910 Kg.



905 Race Car ´92 — MC TT PEUGEOT
Precio Compra 3.500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 520 CV. / 1057 CV.
Peso inicial/Final 750 Kg. / 750 Kg.



206 S16 ´99 — MD TD PEUGEOT
Segunda mano 14,995 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 126 CV. / 307 CV.
Peso inicial/Final 1175 Kg. / 950 Kg.



GNX ´87 — MD TD PEUGEOT
Segunda mano 22.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 187 CV. / 357 CV.
Peso inicial/Final 1560 Kg. / 1294Kg.



Courage C60/Peugeot Race Car ´03 — MC TT PESCAROLO SPORT
Precio Compra 4.500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 527 CV. / 995 CV.
Peso inicial/Final --



Playstation Pesca. C60/Judd Race Car ´04 — MC TT PESCAROLO
Precio Compra 4.500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 600 CV. / 1162 CV.
Peso inicial/Final 1600 Kg. / 1328 Kg.



Megane 2.0 16V ´03 — MD TD RENAULT
Precio Compra 26.390 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 133 CV. / 289 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1082 Kg.



Clio Renault Sport 2.0 16V ´02 — MD TD RENAULT
Precio Compra 29.700 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 172 CV. / 365 CV.
Peso inicial/Final 1035 Kg. / 910 Kg.



AVANTIME ´02 — MD TD RENAULT
Precio Compra 52.570 Cr.
Obtenido en Copa Megane.
Potencia Inicial/Final 210 CV. / 370 CV.
Peso inicial/Final 1741 Kg. / 1445 Kg.



Clio Sport V6 Phase 2 ´03 — MC TT RENAULT
Precio Compra 53.720 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 255 CV. / 442 CV.
Peso inicial/Final 1400 Kg. / 1190 Kg.



Clio Sport Trophy V6 24V Race Car ´00 — MC TT RENAULT
Precio Compra —
Obtenido en Copa Clio
Potencia Inicial/Final 298 CV. / 465 CV.
Peso inicial/Final 1150 Kg. / 1115 Kg.



Renault 5 Turbo ´80 — MC TT RENAULT
Precio Compra —
Obtenido en Rally Tahiti fácil.
Potencia Inicial/Final 162 CV / 320 CV.
Peso inicial/Final 970 Kg. / 882 Kg.



Renault 5 Maxi Turbo Rally Car ´85 — MC TT RENAULT
Precio Compra —
Obtenido en Rally George Paris normal.
Potencia Inicial/Final 355 CV. / 548 CV.
Peso inicial/Final 905 Kg. / 905 Kg.



Megane 2.0 IDE Coupe ´00 — MD TD RENAULT
Segunda mano 17.289 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 132 CV. / 312 CV.
Peso inicial/Final 1135 Kg. / 998 Kg.



Clio Sport V6 24V ´00 — MC TT RENAULT
Precio Compra 31,080 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 228 CV. / 416 CV.
Peso inicial/Final 1335 Kg. / 1134 Kg.



5 | GRAN BRETAÑA

Cars 427 S/C ´66 — MD TT AC
Precio Compra 423.200 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 485 CV. / 721 CV.
Peso inicial/Final 1311 Kg. / 1114Kg.



DB7 Vantage Coupe ´00 — MD TT ASTON MARTIN
Precio Compra 194.260 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 426 CV. / 661 CV.
Peso inicial/Final 1775 Kg. / 1473 Kg.



D89 Coupe ´03 — MD TT ASTON MARTIN
Precio Compra 164.470 Cr.
Obtenido en Festival Aston Martin.
Potencia Inicial/Final 456 CV. / 680 CV.
Peso inicial/Final 1710 Kg. / 11419 Kg.



Vanquish ´04 — MD TT ASTON MARTIN
Precio Compra 238.750 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 466 CV. / 718 CV.
Peso inicial/Final 1836 Kg. / 1523 Kg.



V8 Vantage ´99 — MD TT ASTON MARTIN
Precio Compra 291.199 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 512 CV. / 871 CV.
Peso inicial/Final 1970 Kg. / 1635 Kg.



Speed 8 Race Car ´03 — MD TT BENTLEY
Precio Compra 31,080 Cr.
Obtenido en Resistencia Sarthe II 24 h.
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 615 CV.
Peso inicial/Final 1600 Kg. / 1328 Kg.



Seven Fire Blade ´02 — MD TT CATERHAM
Precio Compra 60.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 140 CV. / 223 CV.
Peso inicial/Final 369 Kg. / 335 Kg.



Gineta G4 ´64 — MD TT GINETA
Precio Compra —
Obt. en Camp. Amateur- Lightweight Cup.
Potencia Inicial/Final 91 CV. / 234 CV.
Peso inicial/Final 454 Kg. / 413 Kg.



S-Type R ´92 — MC TT JAGUAR
Precio Compra 92.130 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 405 CV. / 630 CV
Peso inicial/Final 1800 Kg. / 1494 Kg.



GNX ´87 — MD TT JAGUAR
Precio Compra 118.450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 406 CV. / 642 CV.
Peso inicial/Final 1735 Kg. / 1440 Kg.



E-Type Coupe ´61 — MD TT JAGUAR
Precio Compra —
Obt. en Camp. Europeo serie GT británica.
Potencia Inicial/Final 269 CV. / 468 CV.
Peso inicial/Final 1219 Kg. /1072 Kg.



XJ220 ´92 — MC TT JAGUAR
Precio Compra 749.140 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 550 CV. / 945 CV.
Peso inicial/Final 1372 Kg. / 1330 Kg.



XJR-9 Race Car ´88 — MC TT JAGUAR
Precio Compra 3.500.000 Cr.
Obtenido en Alcanza el 50% del juego.
Potencia Inicial/Final 928 CV. / 1168 CV.
Peso inicial/Final 894 Kg. /894 Kg.



XJ220 LM Race Car ´01 — MC TT JAGUAR
Precio Compra —
Obtenido en Campeonato paneuropeo.
Potencia Inicial/Final 509 CV. / 950 CV.
Peso inicial/Final 1180 Kg. / 1180 Kg.



XKR Coupe ´99 — MD TT JAGUAR
Segunda mano 83.199 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 348 CV. / 590 CV.
Peso inicial/Final 11640 Kg. / 1361 Kg.



Interceptor MkIII ´74 — MD TT JENSEN HEALEY
Segunda mano 29,644 Cr.
Obtenido en Plata en B Internacional.
Potencia Inicial/Final 352 CV. / 601 CV.
Peso inicial/Final 1814 Kg. / 1050 Kg.



Range Stormer Concept ´04 — 4X4 LAND ROVER
Precio Compra —
Obt. en Rally Cathedral Rocks Trail I fácil.
Potencia Inicial/Final 350 CV. / 621 CV.
Peso inicial/Final 2500 Kg. / 2075 Kg.



Storm V12 Race Car ´99 — MD TT LISTEN
Precio Compra —
Obt. en Resistencia- Suzuka 1000 Km.
Potencia Inicial/Final 602 CV. / 884 CV.
Peso inicial/Final 1438 Kg. / 1438 Kg.



Elise ´00 — MC TT LOTUS
Precio Compra 41.060 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 122 CV. / 287 CV.
Peso inicial/Final 714 Kg. / 649 Kg.



Elise 111S ´03 — MC TT LOTUS
Precio Compra 51.680 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 158 CV. / 328 CV.
Peso inicial/Final 806 Kg. / 733 Kg.



Elise 111R ´04 — MC TT LOTUS
Precio Compra 54.410 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 192 CV. / 331 CV.
Peso inicial/Final 860 Kg. / 782 Kg.



LAS CLAVES MD: Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

Esprit Sport Sport 350 '500 — MC TT LOTUS
Precio Compra 126.240 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 354 CV. / 900 CV.
Peso inicial/Final 1300 Kg. / 1105 Kg.



Esprit V8 '02 — MC TT LOTUS
Precio Compra 116.520 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 355 CV. / 883 CV.
Peso inicial/Final 1380 Kg. / 1173 Kg.



Elan S1 '62 — MD TT LOTUS
Precio Compra —
Obtenido en Torneo Lotus clásicos.
Potencia Inicial/Final 106 CV. / 210 CV.
Peso inicial/Final 639 Kg. / 581 Kg.



Esprit Turbo HC '87 — MC TT LOTUS
Precio Compra —
Obt. en Camp. Amateur- MR Challenge.
Potencia Inicial/Final 218 CV. / 457 CV.
Peso inicial/Final 1146 Kg. / 1008 Kg.



Europa Special '71 — MC TT LOTUS
Obtenido en Campeonato Europeo Serie Ligera Británica.
Potencia Inicial/Final 128 CV. / 232 CV.
Peso inicial/Final 730 Kg. / 664 Kg.



GNX '87 — MC TT LOTUS
Precio Compra 97.180 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203 CV. / 350 CV.
Peso inicial/Final 700 Kg. / 637 Kg.



Esprit V8 GT '98 — MC TT LOTUS
Segunda mano 48.715 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 323 CV. / 814 CV.
Peso inicial/Final 1325 Kg. / 1126 Kg.



Elise Sport 190 '98 — MC TT LOTUS
Segunda mano 32.635 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 172 CV. / 296 CV.
Peso inicial/Final 670 Kg. / 609 Kg.



Carlton '90 — MD TT LOTUS
Segunda mano 28.521 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 345 CV. / 655 CV.
Peso inicial/Final 1655 Kg. / 1373 Kg.



Elise Type-72'01 — MC TT LOTUS
Precio Compra 31,080 Cr.
Obtenido en Trofeo Elise.
Potencia Inicial/Final 122 CV. / 287 CV.
Peso inicial/Final 756 Kg. / 687 Kg.



Esprit V8 SE '98 — MC TT LOTUS
Segunda mano 58.435Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 323 CV. / 814 CV.
Peso inicial/Final 1380 Kg. / 1173 Kg.



Mini Marcos GT '70 — MD TD MARCOS
Precio Compra —
Obtenido en Encuentro Mini deportivo.
Potencia Inicial/Final 77 CV. / 176 CV.
Peso inicial/Final 559 Kg. / 508 Kg.



MINI ONE '02 — MD TD MINI
Precio Compra 19.620 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 90 CV. / 231 CV.
Peso inicial/Final 1125 Kg. / 990 Kg.



MINI COOPER '02 — MD TD MINI
Precio Compra 22.190 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 115 CV. / 237 CV.
Peso inicial/Final 1115 Kg. / 981 Kg.



COOPER-S '02 — MD TD MINI
Precio Compra 26.790 Cr
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 163 CV. / 267 CV.
Peso inicial/Final 1120 Kg. / 985 Kg.



TF160 '03 — MC TT MG
Precio Compra 38.860 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. / 330 CV.
Peso inicial/Final 1150 Kg. / 1012 Kg.



F '97 — MC TT MG
Precio Compra 20,405 Cr.
Obtenido en Festival MG.
Potencia Inicial/Final 132 CV. / 319 CV.
Peso inicial/Final 1070 Kg. / 941 Kg.



Spitfire 1500 '74 — MD TD TRIUMPH
Precio Compra 17.200 Cr.
Obtenido en Copa Spitfire.
Potencia Inicial/Final 72 CV. / 221 CV.
Peso inicial/Final 809 Kg. / 736 Kg.



Tamora '02 — MD TT TVR
Precio Compra 70.940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 350 CV. / 537 CV.
Peso inicial/Final 1060 Kg. / 932 Kg.



T350C '03 — MD TT TVR
Precio Compra 74.830 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 355 CV. / 555 CV.
Peso inicial/Final 187 Kg. / 1044 Kg.



Tuscan Speed 6 '00 — MD TT TVR
Precio Compra 94.050 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 365 CV. / 622 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 968 Kg.



TVR Cerbera Speed 12 '00 — MD TT TVR
Precio Compra 259.970 Cr.
Obtenido en Camp. Carreras Blackpool.
Potencia Inicial/Final 811 CV. / 1010 CV.
Peso inicial/Final 1020 Kg. / 1020 Kg.



Griffith 500 '94 — MD TT TVR
Segunda mano 20,555 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 312 CV. / 553 CV.
Peso inicial/Final 1060 Kg. / 932 Kg.



Cerbera Speed six '97 — MD TT TVR
Segunda mano 39.940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 811 CV. / 585 CV.
Peso inicial/Final 1130 Kg. / 994 Kg.



V8S — MD TT TVR
Segunda mano 20.789 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 219 CV. / 425 CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 924 Kg.



Corsa Comfort 1.4 '01 — MD TD VAUXHALL
Precio Compra 17.960 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 90 CV. / 193 CV.
Peso inicial/Final 998 Kg. / 878 Kg.



Speedster '00 — MC TT VAUXHALL
Precio Compra 44.690Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 147 CV. / 339 CV.
Peso inicial/Final 850 Kg. / 773 Kg.



Speedster Turbo '00 — MC TT VAUXHALL
Precio Compra 49.550 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 200 CV. / 367 CV.
Peso inicial/Final 1005 Kg. / 884 Kg.



Vectra GTS 3.2 V6 '03 — MD TD VAUXHALL
Precio Compra 36.530 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 211 CV. / 417 CV.
Peso inicial/Final 1510 Kg. / 1253 Kg.



Astra Touring Car (Opel Team Phoenix) '00 — MD TT VAUXHALL
Precio Compra 550.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 460 CV. / 811 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



Calibra Touring Car '94 — 4X4 VAUXHALL
Precio Compra 1.500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 427 CV. / 653 CV.
Peso inicial/Final 1040 Kg. / 1040 Kg.



Tigra 1.6i '99 — MD TD VAUXHALL
Precio Compra 29.140 Cr.
Segunda mano 18.940 Cr.
Potencia Inicial/Final 96 CV. / 202 CV.
Peso inicial/Final 1032 Kg. / 908 Kg.





6 ITALIA

147 2.0 Twinspark ´02
MD TD ALFA ROMEO

Precio Compra 30.590 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 150 CV. / 370 CV.
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



147 GTA ´02
MD TD ALFA ROMEO

Precio Compra 48.040 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 433 CV.
Peso inicial/Final 1360kg. / 1156kg.



Giulia SprintSpeciale ´63
MD TT ALFA ROMEO

Precio de compra —
Obtenido en camp. europeo 100 m.
Potencia Inicial/Final 114 CV. / 224 CV.
Peso inicial/Final 950kg / 864kg.



166 2.5 V6 24V ´98
MD TD ALFA ROMEO

Segunda Mano 29.355 Cr..
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 190 CV. / 347 CV.
Peso inicial/Final 1520kg. / 1261kg.



V16T ´94
MC TT CIZETA

Obtenido en Capeonato profesional Festival de Supercoches
Potencia Inicial/Final 589 CV. / 816 CV.
Peso inicial/Final 1640kg. / 1361kg.



Coupe Turbo Plus ´00
MD TD FIAT

Precio Compra 48.110 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 223CV / 372 CV
Peso inicial/Final 1310kg. / 1113kg.



Panda Super i.e. ´90
MD TD FIAT

Segunda Mano 5,109 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 40 CV. / 154 CV.
Peso inicial/Final 730kg. / 664kg.



DELTA HF Integrale Evoluzione ´91
4x4 LANCIA

Segunda Mano 23.694 Cr.
Obtenido en
Potencia Inicial/Final 192 CV. / 373 CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



Delta S4 Rally Car ´85
4x4 LANCIA

Precio Compra —
Obtenido en Rally D'Umbria Difícil
Potencia Inicial/Final 456 CV. / 580 CV.
Peso Inicial/Final 890kg. / 890kg.



Spider 3.0i V6 24V ´01
MD TD ALFA ROMEO

Precio Compra 51.190 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 218 CV. / 436 CV.
Peso inicial/Final 1450kg. / 1232kg.



GT 3.2 V6 24V ´04
MD TD ALFA ROMEO

Precio Compra 39.010 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 240 CV. / 455 CV.
Peso inicial/Final 1347kg. / 1185kg.



Giulia Sprint GTA 1600 ´65
MD TT ALFA ROMEO

Obtenido en Campeonato europeo 1000 millas o Copa GTA
Potencia Inicial/Final 115 CV. / 252 CV.
Peso inicial/Final 745kg. / 677kg.



156 2.5 V6 24V ´98
MD TD ALFA ROMEO

Segunda Mano 21.115
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 174 CV. / 463 CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



Barchetta Giovane Due ´00
MD TD FIAT

Precio Compra 24.060 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 130CV. / 292 CV.
Peso inicial/Final 1090kg. / 959kg.



500F ´65
MD TT FIAT

Segunda Mano 7269 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 16 CV. / 86 CV.
Peso inicial/Final 550kg / 473kg.



500L ´69
MD TT FIAT

Segunda mano 6502 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 16 CV. / 82 CV.
Peso inicial/Final 530kg / 482kg.



STRATOS Rally Car ´77
MD TT LANCIA

Precio Compra —
Obtenido en Rally Chamonix Difícil
Potencia Inicial/Final 277 CV. / 452 CV.
Peso inicial/Final 880kg / 880kg



Zonda C12 ´00
MC TT PAGANI

Precio Compra 338.720 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 394 CV. / 870 CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1215kg.



Zonda C12S 7.3 ´02
MC TT PAGANI

Precio Compra/ 631.680 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 555 CV. / 1033 CV.
Peso Inicial/Final 1250kg. / 1212kg.



GTV 3.0 V6 24V ´01
MD TD ALFA ROMEO

Precio Compra 49.060 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 220 CV. / 436 CV.
Peso inicial/Final 1415kg. / 1202kg.



Spider 1600 Duetto ´66
MD TT ALFA ROMEO

Precio Compra 35.300 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 110 CV. / 227 CV.
Peso inicial/Final 960kg. / 873kg.



155 2.5 V6 TI ´93
4x4 ALFA ROMEO

Obtenido en — Campeonato europeo Festa italiana
Potencia Inicial/Final 420 CV. / 641 CV.
Peso inicial/Final 1010kg. / 1010kg.



A112 Abarth ´79
MD TD AUTOBIANCHI

Precio Compra —
Obt. en Copa Amateur Sunday Cup
Potencia Inicial/Final 71 CV. / 199 CV.
Peso inicial/Final 700kg. / 637kg.



Punto HGT Abarth ´00
MD TD FIAT

Precio Compra 30.030 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 131 CV. / 290 CV.
Peso inicial/Final 1100kg. / 968kg.



500R ´72
MT TT FIAT

Segunda Mano 5.494 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 17 CV. / 92 CV.
Peso inicial/Final 595kg. / 541kg.



STRATOS ´73
MC TT LANCIA

Precio Compra 133.970 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 188 CV. / 338 CV.
Peso inicial/Final 980kg. / 891kg.



DELTA HF Integrale Rally Car ´92
4x4 LANCIA

Precio Compra 4
Obtenido en Rally D'Umbria normal
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 524 CV.
Peso inicial/Final 1120kg. / 1120kg.



Zonda C12S ´00
MC TT PAGANI

Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 550 CV. / 1029 CV.
Peso Inicial/Final 1350kg. / 1309kg.



Zonda Race Car
MC TT PAGANI

Obtenido superando las misiones de conducción nº21 a nº24
Potencia Inicial/Final 684 CV. / 1195 CV.
Peso inicial/Final 1150kg / 1150kg.









JAPÓN | 7

RSX Type S ´04 — MD TD ACURA
Precio Compra 24.740 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203 CV. / 361 CV.
Peso inicial/Final 1255kg. / 1066kg.



CL 3.2 Type S ´03 — MD TT ACURA
Precio Compra 32.420Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 264 CV. / 416 CV.
Peso inicial/Final 1563kg. / 1297kg.



NSX ´04 — MC TT ACURA
Precio Compra 94.440 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 294 CV. / 452 CV.
Peso inicial/Final 1430kg. / 1215kg.



NSX ´91 — MC TT ACURA
Segunda Mano 28,010 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 244 CV. / 417 CV.
Peso inicial/Final 1365kg. / 1160kg.



CL 3.2 type-S ´01 — MD TD ACURA
Segunda Mano 20,916 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 238 CV. / 391 CV.
Peso inicial/Final 592kg. / 1321kg.



NSX Coupe ´97 — MC TT ACURA
Segunda Mano 31,195 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 38 CV.
Peso inicial/Final 1392kg. / 1183kg.



Garaiya ´02 — MC TT ASL
Precio Compra 65.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 204 CV. / 314 CV.
Peso inicial/Final 800kg. / 728kg.



ARTA Garaiya (JGTC) ´03 — MC TT ASL
Precio Compra 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 511 CV.
Peso inicial/Final 1125kg. / 1125kg.



Copen Active Top ´02 — MD TD DAIHATSU
Precio Compra 14.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 138 CV.
Peso inicial/Final 830kg. / 755kg.



Copen Detachable Top ´02 — MD TD DAIHATSU
Precio Compra 14.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 138 CV.
Peso inicial/Final 830kg. / 728kg.



MOVE Custom RS Limited ´92 — 4x4 DAIHATSU
Precio Compra 15.720 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 128 CV.
Peso inicial/Final 920kg. / 837kg.



Midget ´63 — MC TT DAIHATSU
Segunda Mano 3,200 Cr.
Obtenido en Carrera Midget
Potencia Inicial/Final 12 CV. / 38 CV.
Peso inicial/Final 415kg. / 415kg.



MOVE CX ´95 — MD TD DAIHATSU
Segunda Mano 3.741 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 50 CV. / 112 CV.
Peso inicial/Final 740kg. / 673kg.



SIRION X4 (J) ´00 — MD TD DAIHATSU
Precio Compra —
Obtenido en Carrera Copen
Potencia Inicial/Final 120 CV. / 194 CV.
Peso inicial/Final 840kg. / 764kg.



SIRION CX 2WD (J) ´98 — MD TD DAIHATSU
Segunda Mano 6,746 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 53 CV. / 150 CV.
Peso inicial/Final 840kg. / 764kg.



SIRION CX 4WD (J) ´98 — 4x4 DAIHATSU
Segunda Mano 5.915 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 53 CV. / 160 CV.
Peso inicial/Final 890kg. / 809kg.



Cuore TR-XX Avanzato R (J) ´97 — MD TD DAIHATSU
Segunda Mano 5,570 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 CV. / 139 CV.
Peso inicial/Final 700kg. / 637kg.



MOVE SR-XX 2WD ´97 — MD TD DAIHATSU
Segunda Mano 5.795 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 57 CV. / 125 CV.
Peso inicial/Final 760kg. / 691kg.



MOVE SR-XX 4WD ´97 — 4x4 DAIHATSU
Segunda Mano 6.295 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 57 CV. / 125 CV.
Peso inicial/Final 810kg. / 737kg.



Midget II D-Type ´98 — MD TT DAIHATSU
Segunda Mano 2.870 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 30 CV. / 92 CV.
Peso inicial/Final 570kg. / 518kg.



ZERO ´78 — MC TT DOME
Precio Compra —
Obtenido en todo oro A intern.
Potencia Inicial/Final 225 CV. / 375 CV.
Peso inicial/Final 920kg / 850kg



Insight ´99 — MD TD HONDA
Precio Compra 21.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 70CV / 163CV
Peso inicial/Final 820kg. / 746kg.



Jazz 1.4 dsi Se Sp ´01 — MD TD HONDA
Precio Compra 12.600 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 86 CV. / 219 CV.
Peso inicial/Final 990kg. / 900kg.



ELEMENT ´03 — 4x4 HONDA
Precio Compra 25.900 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. / 323 CV.
Peso inicial/Final 1560kg. / 1294kg.



Odyssey ´03 — 4x4 HONDA
Precio Compra 28.650 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. / 380 CV.
Peso inicial/Final 1700kg. / 1411kg.



CIVIC TYPE-R (EP) ´04 — MD TD HONDA
Precio Compra 23.310 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 215 CV. / 388 CV.
Peso inicial/Final 1190kg. / 1047kg.



ACCORD Euro-R ´02 — MD TD HONDA
Precio Compra 25.300 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 220 CV. / 388 CV.
Peso inicial/Final 1390kg. / 1181kg.



INTEGRA TYPE-R (DC5) ´03 — MD TD HONDA
Precio Compra 25.900 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 220 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1029kg.



ACCORD Coupe EX V6 (US) ´03 — MD TD HONDA
Precio Compra 27.480 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 243 CV. / 427 CV.
Peso inicial/Final 1481kg. / 1258kg.



S2000 ´03 — MD TT HONDA
Precio Compra 35.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1062kg.



S2000 Type V ´03 — MD TT HONDA
Precio Compra 37.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 466 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



NSX ´01 — MC TT HONDA
Precio Compra 92.070 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 485 CV.
Peso inicial/Final 1340kg. / 1139kg.



NSX Type-R ´02 — MC TT HONDA
Precio Compra 119.570 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 484 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



NSX Type-S ´01 — MC TT HONDA
Precio Compra 103.570 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 485 CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1112kg.



HSC 37th Tokyo Motor Show concept ´03 — MC TT HONDA
Obtenido en Campeonato Honda encuentro Type-R
Potencia Inicial/Final 330 CV. / 494 CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg.



NSX R Concept ´01 — MC TT HONDA
Obtenido en World Compact Race Car (profesional)
Potencia Inicial/Final 290 CV. / 486 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



DUALNOTE ´01
MD TT HONDA

Obtenido con Todo plata en el carné A Nacional
Potencia Inicial/Final 300 CV./ 495 CV.
Peso inicial/Final 1270kg/1079kg.



INTEGRA TYPE-R Touring Car ´02
MD TD HONDA

Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 310 CV. / 539 CV.
Peso inicial/Final 1050kg. / 1050kg.



S2000 LM Race Car ´01
MD TT HONDA

Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 320 CV. / 580 CV.
Peso inicial/Final 1050kg. / 1050kg.



Gathers Drider CIVIC Race Car ´98
MD TT HONDA

Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 185 CV. / 370 CV.
Peso inicial/Final 930kg. / 930kg.



ARTA NSX (JGTC) ´00
MC TT HONDA

Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 489 CV. / 864 CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg.



Castrol MUGEN NSX (JGTC) ´00
MC TT HONDA

Precio Compra 1.350.00 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 489 CV. / 864 CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg.



Loctite Mugen NSX (jgtc) ´01
MC TT HONDA

Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 492 CV. / 917 CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg



Mobil 1 NSX (JGTC) ´01
MC TT HONDA

Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 492 CV. / 917 CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg.



RAYBRIG NSX (JGTC) ´00
MC TT HONDA

Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 482 CV. / 869 CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg.



TAKATA DOME NSX (JGTC) ´03
MC TT HONDA

Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 494 CV. / 967 CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1170kg.



NSX-R Prototype LM Race Car ´02
MC TT HONDA

Obtenido en Resistencia Super Speedway 150 millas
Potencia Inicial/Final 519 CV. / 924 CV.
Peso inicial/Final 1120kg. / 1120kg.



NSX-R Prototype LM Road Car ´02
MC TT HONDA

Precio Compra —
Obt. en Resistencia Motegi 8 horas
Potencia Inicial/Final 553 CV. / 1005 CV.
Peso inicial/Final 1130kg. / 1130kg.



Life Step Van ´72
MD TD HONDA

Precio Compra —
Obt. en Copa Compactos Japoneses
Potencia Inicial/Final 31 CV. / 84 CV.
Peso inicial/Final 605kg. / 550kg.



N360 ´67
MD TD HONDA

Segunda mano 12599 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 28 CV. / 76 CV.
Peso inicial/Final 475kg / 432kg.



Z ACT ´70
MD TD HONDA

Segunda Mano 5.529Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 28 CV. / 77 CV.
Peso inicial/Final 510kg. / 464kg.



S500 ´63
MD TT HONDA

Segunda Mano 21.874 Cr.
Obtenido con Todo oro en B Nacional
Potencia Inicial/Final 40 CV. / 87 CV.
Peso inicial/Final 675kg. / 614kg.



S600 ´64
MD TT HONDA

Segunda Mano 20.999 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 52 CV. / 100 CV.
Peso inicial/Final 715kg. / 650kg



S800 ´66
MD TT HONDA

Segunda mano 20299 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 63 CV. / 123 CV.
Peso inicial/Final 720kg / 655kg.



CIVIC 1500 3door CX ´79
MD TD HONDA

Precio Compra 9.570 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 85 CV. / 199 CV.
Peso inicial/Final 780kg. / 709kg.



1300 Coupe 9 S ´70
MD TD HONDA

Precio Compra 12.800 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 110 CV. / 199 CV.
Peso inicial/Final 900kg. / 819kg.



S800 RSC Race Car ´68
MD TT HONDA

Obtenido en Campeonato profesional NA Race of NA sports
Potencia Inicial/Final 100 CV. / 159 CV.
Peso inicial/Final 660kg. / 640kg.



MUGEN MOTUL CIVIC Si Race Car ´87
MD TD HONDA

Precio Compra —
Obtenido en Carrera Civic
Potencia Inicial/Final 225 CV. / 333 CV.
Peso inicial/Final 890kg. / 890kg.



CIVIC SiR-II (EG) ´91
MD TD HONDA

Segunda Mano 5,669 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 149 CV. / 336 CV.
Peso inicial/Final 1040kg. / 915kg.



CIVIC SiR-II (EG) ´92
MD TD HONDA

Segunda Mano 8,100 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 151 CV. / 338 CV.
Peso inicial/Final 1040kg. / 915kg.



CIVIC SiR-II (EG) ´93
MD TD HONDA

Segunda Mano 8,190 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 151 CV. / 338 CV.
Peso inicial/Final 1040kg. / 915kg.



CIVIC SiR-II (EG) ´95
MD TD HONDA

Segunda Mano 5,942 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 152 CV. / 338 CV.
Peso inicial/Final 1040kg. / 915kg.



CIVIC TYPE R (EK) ´97
MD TD HONDA

Segunda Mano 9.990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 185 CV. / 361 CV.
Peso inicial/Final 1050kg. / 924kg.



CIVIC TYPE R (EK) ´98
MD TD HONDA

Segunda Mano 9.990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 165 CV. / 370 CV.
Peso inicial/Final 1050kg. / 924kg.



CIVIC 1500 3door 2.5i ´83
MD TT HONDA

Segunda Mano 4.161 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 90 CV. / 191 CV.
Peso inicial/Final 815kg. / 741kg.



CIVIC TYPE R (EP) ´01
MD TD HONDA

Segunda Mano 14,299 Cr
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 181 CV. / 337 CV.
Peso inicial/Final 1190kg. / 1047kg.



BEAT Version F ´92
MC TT HONDA

Segunda Mano 6,940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 CV. / 143 CV.
Peso inicial/Final 760kg. / 691kg.



BEAT ´91
MC TT HONDA

Segunda Mano 4.829 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 CV. / 143 CV.
Peso inicial/Final 760kg. / 691kg.



BEAT Version Z ´93
MC TT HONDA

Segunda Mano 7,250 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 CV. / 143 CV.
Peso inicial/Final 760kg. / 691kg.



S2000 ´99
MD TT HONDA

Precio Compra 16,900 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 223 CV. / 441 CV.
Peso inicial/Final 1240kg. / 1091kg.



S2000 ´01
MD TT HONDA

Segunda Mano 22.294 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 223 CV. / 441 CV.
Peso inicial/Final 1240kg. / 1091kg.



S2000 type V ´00
MD TT HONDA

Segunda Mano 23.139 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 223 CV. / 441 CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



S2000 type V ´01
MD TT HONDA

Segunda Mano 23.464 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 223 CV. / 441 CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1260kg.



NSX Type S Zero ´99
MC TT HONDA

Segnda Mano 49.285 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 261 CV. / 457 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



NSX Type S Zero ´97
MC TT HONDA

Segunda Mano 49.285 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 261 CV. / 457 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



LAS CLAVES MD: Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

NSX Type S ´99 — MC TT HONDA
Segunda Mano 67,320 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



NSX Type S ´97 — MC TT HONDA
Segunda Mano 51.785 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



NSX ´97 — MC TT HONDA
Segunda Mano 45,535 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



NSX ´90 — MC TT HONDA
Segunda Mano 28,010 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 251 CV. / 429 CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



NSX ´95 — MC TT HONDA
Segunda Mano 29,599 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 251 CV. / 429 CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



NSX ´93 — MC TT HONDA
Segunda Mano 29,074 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 429 CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



NSX ´99 — MC TT HONDA
Segunda Mano 59.845 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



NSX type R ´92 — MC TT HONDA
Segunda Mano 33.974 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 260 CV. / 431 CV.
Peso inicial/Final 1230kg. / 1082kg.



PRELUDE Type S ´98 — MD TD HONDA
Segunda Mano 16,204 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 196 CV. / 393 CV.
Peso inicial/Final 1310kg. / 1113kg.



PRELUDE Type S ´96 — MD TD HONDA
Segunda Mano 13.265 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 196 CV. / 393 CV.
Peso inicial/Final 1310kg. / 1113kg.



PRELUDE Si VTEC ´91 — MD TD HONDA
Segunda Mano 7,717 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 194 CV. / 345 CV.
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



PRELUDE SiR S spec ´98 — MD TD HONDA
Segunda Mano 14,904 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 196 CV. / 391 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



PRELUDE SiR ´96 — MD TD HONDA
Segunda Mano 10,915 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 177 CV. / 368 CV.
Peso inicial/Final 260kg. / 1071kg.



PRELUDE type-S ´98 — MD TD HONDA
Segunda Mano 16.204 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 196 CV. / 391 CV.
Peso inicial/Final 1310kg. / 1113kg.



INTEGRA TYPE R (DC2) ´98 — MD TD HONDA
Segunda Mano 15,326 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 182 CV. / 380 CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 950kg.



INTEGRA TYPE R (DC2) ´95 — MD TD HONDA
Segunda Mano 11.140 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 181 CV. / 386 CV.
Peso inicial/Final 1060kg. / 932kg.



INTEGRA TYPE R (DC2) ´99 — MD TD HONDA
Segunda Mano 16.353 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 183 CV. / 388 CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 950kg.



INTEGRA TYPE R (DC2) ´01 — MD TD HONDA
Segunda mano 20.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 183 CV. / 388 CV.
Peso inicial/Final 1080kg / 950kg.



ACCORD Coupe (US) ´88 — MD TD HONDA
Segunda Mano 9,099 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 108 CV. / 268 CV.
Peso inicial/Final 1220kg. / 1073kg.



ACCORD Euro-R ´00 — MD TD HONDA
Segunda Mano 16,464 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 198 CV. / 376 CV.
Peso inicial/Final 1330kg. / 1130kg.



TODAY G ´85 — MD TD HONDA
Segunda Mano 2,344 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 28 CV. / 72 CV.
Peso inicial/Final 550kg. / 500kg



City Turbo II ´83 — MD TD HONDA
Segunda Mano 4,332 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 99 CV. / 222 CV.
Peso inicial/Final 735kg. / 668kg.



BALLADE SPORTS CR-X 1.5i ´83 — MD TD HONDA
Segunda Mano 4,444 Cr.)
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 99 CV. / 215 CV.
Peso inicial/Final 815kg. / 741kg.



CR-X SiR ´90 — MD TD HONDA
Segunda Mano 5.414 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 144 CV. / 294 CV.
Peso inicial/Final 986 kg. / 897kg.



CR-X del Sol SiR ´92 — MD TD HONDA
Segunda Mano 8,550 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 152 CV. / 307 CV.
Peso inicial/Final 1100kg. / 968kg.



MUGEN S 2000 ´00 — MD TT HONDA
P. Compra (componentes) 75,000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 456 CV.
Peso inicial/Final 1240kg. / 1091kg.



117 Coupe ´68 — MD TT ISUZU
Obtenido en Competición deportivo clásico Isuzu
Potencia Inicial/Final 120 CV. / 242 CV.
Peso inicial/Final 1050kg. / 924kg.



Bellett 1600 GT-R ´69 — MD TT ISUZU
Segunda Mano 14.699 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 108 CV. / 230 CV.
Peso inicial/Final 970kg. / 882kg.



PIAZZA XE ´81 — MD TT ISUZU
Segunda Mano 8,627 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 122 CV. / 289 CV.
Peso inicial/Final 1190kg. / 1047kg.



MAZDA 2 ´03 — MD TD MAZDA
Precio Compra 14.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 113 CV. / 255 CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 950kg.



MX-5 1600 NR-A (NB, J) ´04 — MD TT MAZDA
Precio Compra 20.500 Cr
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 125 CV. / 269 CV.
Peso inicial/Final 1050kg. / 955kg.



MX-5 1800 RS (NB, J) ´04 — MD TT MAZDA
Precio Compra 23.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. / 370 CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 950kg.



Familia Sedan Sport 20 ´02 — MD TD MAZDA
Precio Compra 18.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 165 CV. / 332 CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1029kg.



MAZDA 6 5-door ´03 — MD TD MAZDA
Precio Compra 23.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 178 CV. / 363 CV.
Peso inicial/Final 1390kg. / 1181kg.



RX-8 ´03 — MD TT MAZDA
Precio Compra 24.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 210 CV. / 456 CV.
Peso inicial/Final 1310kg. / 1113kg.



RX-8 Type E (J) ´03 — MD TT MAZDA
Precio Compra 27.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 210 CV. / 471 CV.
Peso inicial/Final 1330kg. / 1130kg.



RX-8 Type S (J) ´03 — MD TT MAZDA
Precio Compra 27.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 560 CV.
Peso inicial/Final 1310kg. / 1113kg.



RX-7 Spirit R Type A (FD) ´02 — MD TT MAZDA
Precio Compra 39.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 641 CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



KUSABI ´03 — MD TD MAZDA
Obtenido con Todo plata en el carné B Internacional
Potencia Inicial/Final 150 CV. / 450 CV.
Peso inicial/Final 1250kg / 1015kg.



Mazda 6 Concept ´01
MD TD MAZDA

Obtenido en Campeonato Principiante-FF Challenge.
Potencia Inicial/Final 178CV / 363CV.
Peso inicial/Final 1300kg. / 1105kg.



RX-8 LM Race Car ´01
MD TT MAZDA

Precio Compra —
Obtenido en Copa Mazda NR-A RX8.
Potencia Inicial/Final 508CV. / 881CV.
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



Mazda 6 Touring Car ´02
4X4 MAZDA

Precio Compra 450.000 Cr.
Obtenido en Rally Tsukuba normal.
Potencia Inicial/Final 310CV. / 542CV.
Peso inicial/Final 1070kg. / 1070kg.



110S (L10A) ´67
MD TT MAZDA

Precio Compra —
Obtenido en Club RE.
Potencia Inicial/Final 111CV / 251CV
Peso inicial/Final 940kg. / 855kg.



Autozam AZ-1 ´92
MC TT MAZDA

Segunda Mano 5.242 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58CV / 125CV
Peso inicial/Final 720kg. / 655kg.



MX-5 J.Limited II (J) ´93
MD TT MAZDA

Segunda Mano 10.150 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 119CV / 324CV.
Peso inicial/Final 980kg. / 862kg.



MX-5 SR-Limited (J) ´97
MD TT MAZDA

Segunda Mano 9.490 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 119CV / 324CV.
Peso inicial/Final 980kg. / 891kg.



MX-5 1800 RS (J) ´00
MD TT MAZDA

Segunda Mano 15.131 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 147CV / 351CV
Peso inicial/Final 1070kg. / 941kg.



RX-7 Type RZ (FD, J) ´93
MD TT MAZDA

Segunda Mano 21.750 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231CV / 603CV.
Peso inicial/Final 1240kg. / 1091kg.



Mazda RX-7 Type RZ (FD, J) ´92
MD TT MAZDA

Segunda Mano 14.052 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231CV / 603CV.
Peso inicial/Final 1230kg. / 1082kg.



RX-7 Type RS (FD) ´98
MD TT MAZDA

Segunda Mano 24,556 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 263CV / 601CV
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



RX-7 GT-Limited (FC, J) ´85
MD TT MAZDA

Segunda Mano 5.914 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 167CV / 410CV.
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



RX-7 Type RS (FD) ´00
MD TT MAZDA

Segunda Mano 19.240 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 263CV / 601CV
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



RX-8 Concept (type 1) ´01
MD TT MAZDA

Precio Compra —
Obtenido en Rally Tsukuba fácil.
Potencia Inicial/Final 285CV / 547CV.
Peso inicial/Final 1200kg. / 1056kg.



Mazda 6 MPS ´05
MD TT MAZDA

Obtenido en Carrera Profesional-Clubman Cup.
Potencia Inicial/Final 272CV. / 500CV.
Peso inicial/Final 1500kg. / 1245kg.



Carol 360 Deluxe ´62
MD TT MAZDA

Segunda Mano 13.474 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 18CV / 54CV.
Peso inicial/Final 560kg. / 509kg.



BP Falten RX-7 (D1GP) ´03
MD TT MAZDA

Precio Compra —
Obt. en Profesional- Race of Turbo Sport.
Potencia Inicial/Final 410CV / 615CV.
Peso inicial/Final 1230kg. / 1156kg.



DEMIO (J) ´99
MD TD MAZDA

Segunda Mano 9.528 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 90CV / 251CV.
Peso inicial/Final 960kg. / 873kg.



MX-5 V-Special Type II (J) ´93
MD TT MAZDA

Segunda Mano 12.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 119CV / 324CV
Peso inicial/Final 980kg. / 862kg.



MX-5 ´89
MD TT MAZDA

Segunda Mano 5,949 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 108CV / 255CV.
Peso inicial/Final 940kg. / 855kg.



MX-5 1.8 RS (J) ´98
MD TT MAZDA

Segunda Mano 11.475 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 131CV / 344CV.
Peso inicial/Final 1030kg. / 906kg.



RX-7 Type R (FD, J) ´93
MD TT MAZDA

Segunda Mano 13,684 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231CV / 603CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



RX-7 GT-X (FC, J) ´90
MD TT MAZDA

Segunda Mano 8.700 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 186CV / 431CV
Peso inicial/Final 250kg. / 1062kg.



RX-7 Type RS (FD, J) ´96
MD TT MAZDA

Segunda MAno 12.827 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 240CV / 605CV
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



RX-7 Type RS (FD, J) ´95
MD TT MAZDA

Segunda Mano 19.450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231CV / 603CV
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



RX-7 Type RS-R (FD) ´97
MD TT MAZDA

Segunda Mano 18.125 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 240CV / 608CV
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



RX-7 LM Race Car ´01
MC TT MAZDA

Precio Compra —
Obtenido en Resistencia- Roadster.
Potencia Inicial/Final 508CV. / 881CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 1080kg.



MX-Crossport ´05
4X4 MAZDA

Precio Compra —
Obt. Copa Mazda Roadster NR-A.
Potencia Inicial/Final 260CV / 469CV.
Peso inicial/Final 1600kg. / 1360kg.



Mazda 110S (L108) ´68
MD TT MAZDA

Segunda Mano 24,079 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 116CV / 246CV.
Peso inicial/Final 960kg. / 873kg.



787B Race Car ´91
MC TT MAZDA

Precio Compra 3.500.000 Cr.
Segunda mano 1.244.999 Cr.
Potencia Inicial/Final 700CV / 951CV.
Peso inicial/Final 830kg. / 830kg.



MX-5 VR-Limited (J) ´95
MD TT MAZDA

Segunda Mano 10.400 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 119CV / 324CV
Peso inicial/Final 980kg. / 862kg.



MX-5 J-Limited (J) ´91
MD TT MAZDA

Segunda Mano 6.649 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 108CV / 255CV.
Peso inicial/Final 940kg. / 855kg.



MX-5 S-Special Type I (J) ´95
MD TT MAZDA

Segunda Mano 9.975 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 119CV / 324CV.
Peso inicial/Final 1000kg. / 910kg.



RX-7 Type RZ (FD, J) ´95
MD TT MAZDA

Segunda Mano 13.859 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231CV / 603CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1062kg.



RX-7 Type R (FD, J) ´91
MD TT MAZDA

Segunda Mano 13.474 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 231CV / 603CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



RX-7 Type RZ (FD) ´00
MD TT MAZDA

Segunda Mano 25.986 Cr
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 266CV / 600CV.
Peso inicial/Final 1270kg. / 1079kg.



RX-7 Type RZ (FD, J) ´96
MD TT MAZDA

Segunda Mano 13.912 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 240CV / 605CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1062kg.



RX-7 Type RS (FD) ´97
MD TT MAZDA

Segunda Mano 12.687 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 240CV / 608CV
Peso inicial/Final 1280kg. / 1088kg.



RX-7 Type R Bathrust R (FD) ´01
MD TT MAZDA

Segunda Mano 22.088 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 266CV / 606CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



LAS CLAVES **MD:** Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

RX-7 INFINI III (FC, J) ´90 — MD TT MAZDA
Segunda Mano 9.463 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 191CV / 427CV.
Peso inicial/Final 1200kg. / 1056kg.



ECLIPSE Spyder GTS ´03 — MD TD MITSUBISHI
Precio Compra 26.780 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 213CV / 338CV.
Peso inicial/Final 1510kg. / 1253kg.



Lancer Evolution VIII GSR ´03 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 32.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 581CV
Peso inicial/Final 1410kg. / 1198kg.



i ´03 — MC TT MITSUBISHI
Precio Compra —
Obtenido en Copa Mirage.
Potencia Inicial/Final 68CV / 142CV.
Peso inicial/Final 790kg. / 718kg.



Lancer Evolution Super Rally Car ´03 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 1.250.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300CV / 564CV.
Peso inicial/Final 1230kg. / 1230kg.



GALANT GTO MR ´70 — MD TT MITSUBISHI
Precio Compra 21.800 Cr.
Segunda Mano 7.629 Cr.
Potencia Inicial/Final 125CV / 251CV.
Peso inicial/Final 980kg. / 891kg.



PAJERO Rally Raid Car ´85 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obtenido en Rally Tahiti difícil.
Potencia Inicial/Final 230CV. / 404CV
Peso inicial/Final 1202kg. / 1202kg.



Lancer Evolution VI Rally Car ´99 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 302CV / 515CV.
Peso inicial/Final 1230kg. / 1230kg.



FTO Super Touring Car — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obt. en Resistencia- Tokio R246 300km.
Potencia Inicial/Final 430CV. / 693CV.
Peso inicial/Final 980kg. / 980kg.



3000GT SR (J) ´98 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 14.990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203CV / 386CV.
Peso inicial/Final 1600kg. / 1328kg.



3000GT VR-4 Turbo (J) ´96 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 21.615 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 278CV / 835CV.
Peso inicial/Final 1710kg. / 1419kg.



Lancer Evolution II GSR ´94 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 10.142 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 241CV / 486CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1062kg.



Lancer Evolution V GSR ´98 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 21.111Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 281CV / 511CV.
Peso inicial/Final 1360kg. / 1156kg.



323F ´93 — MD TD MAZDA
Segunda Mano 6.971 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 159CV / 331CV
Peso inicial/Final 1240kg. / 1091kg.



AIRTREK Turbo-R ´02 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 22.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 240CV / 454CV
Peso inicial/Final 1520kg. / 1261kg.



Lancer Evolution VIII MR GSR ´04 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 33.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 578CV
Peso inicial/Final 1400kg. / 1190kg.



CZ-3 Tarmac ´01 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obt. en Rally Grand Canyon normal.
Potencia Inicial/Final 230CV. / 337CV.
Peso inicial/Final 1200kg. / 1056kg.



MIRAGE 1400glx ´78 — MD TD MITSUBISHI
Precio Compra 9.220 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 82CV / 206CV.
Peso inicial/Final 795kg. / 723kg.



HSR-II Concept ´89 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obtenido en Festival Japonés ´80.
Potencia Inicial/Final 350CV / 674CV.
Peso inicial/Final 1200kg. / 1056kg.



Lancer Evolution IV Rally Car ´97 — 4x4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obtenido en Rally Ice Arena normal.
Potencia Inicial/Final 289 CV /485 CV
Peso inicial/Final 1230kg / 1230kg.



STARION 4WD Rally car ´84 — 4x4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obtenido en Rally Grand Canyon difícil.
Potencia Inicial/Final 360 CV /607 CV
Peso inicial/Final 1250kg / 1250kg.



3000GT SR (J) ´95 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 14.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203CV / 386CV.
Peso inicial/Final 1610kg. / 1336kg.



3000GT MR (J) ´95 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 19.900 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 838CV
Peso inicial/Final 1680kg. / 1394kg.



3000GT VR-4 Turbo (J) ´98 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 21.615 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 289CV / 870CV.
Peso inicial/Final 1680kg. / 1394kg.



Lancer Evolution III GSR ´95 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 14.840 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 243CV / 484CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



Lancer Evolution VI GRS ´99 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 21.150 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 286CV / 513CV.
Peso inicial/Final 1360kg. / 1156kg.



COLT 1.5 Sport X Version ´02 — MD TD MITSUBISHI
Precio Compra 14.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 98CV / 208CV
Peso inicial/Final 1030kg. / 906kg.



Eclipse GT ´06 — MD TD MITSUBISHI
Precio Compra 25.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 267CV / 500CV
Peso inicial/Final 1575kg. / 1338kg.



Lancer Evolution VIII RS ´03 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 31.600 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 410CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



PAJERO Evolution Raid Car ´03 — 4x4 MITSUBISHI
Precio Compra —
Obt. en Rally Cathedral Rock Trial II difícil.
Potencia Inicial/Final 272CV / 569 CV
Peso inicial/Final 1825kg / 1825kg.



Lancer 1600 GSR ´73 — MD TT MITSUBISHI
Precio Compra 14.200 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 110CV / 223CV.
Peso inicial/Final 825kg. / 750kg.



Lancer 1600 GSR Rally Car ´74 — MD TT MITSUBISHI
Precio Compra —
Obtenido en Encuentro Evolution.
Potencia Inicial/Final 160CV. / 320CV.
Peso inicial/Final 825kg. / 825kg.



3000GT MR ´98 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 19.895 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 287CV / 843CV.
Peso inicial/Final 1670kg. / 1386kg.



CZ-3 Tarmac Rally Car ´01 — 4X4 MITSUBISHI
Precio Compra 4
Obtenido en Rally Swiss Alps.
Potencia Inicial/Final 320CV. / 507CV.
Peso inicial/Final 1200kg. / 1200kg.



3000GT SR (J) ´96 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 14.990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203CV / 386CV.
Peso inicial/Final 1610kg. / 1336kg.



3000GT VR-4 Turbo (J) ´95 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 21.575 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 286CV / 867CV.
Peso inicial/Final 1710kg. / 1419kg.



ECLIPSE GT ´95 — MD TD MITSUBISHI
Segunda Mano 10.710 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 204CV / 385CV.
Peso inicial/Final 1330kg. / 1130kg.



Lancer Evolution IV GSR ´96 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 14.990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 251CV / 502CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



Lancer Evolution GSR ´92 — 4X4 MITSUBISHI
Segunda Mano 9.582 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 225CV / 464CV.
Peso inicial/Final 1240kg. / 1091kg.



Lancer Evolution VII RS ´01
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 16.366 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 288CV / 515CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



Lancer Evolution VI RS ´99
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 16,886 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 286CV / 514CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



Lancer Evolution VI RS T.M.E.
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 16.886 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 286CV / 520CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



FTO GPX ´99
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 15.164 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 181CV / 376CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1029kg.



Mitsubishi FTO GR ´97
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 6.604 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 161CV / 349CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1012kg.



MIRAGE CYBORG ZR ´97
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 6.677 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 158CV / 319CV.
Peso inicial/Final 1060kg. / 932kg.



NISMO Skyline GT-R R-tune (R34) ´99
4X4 NISSAN

Precio C. (componentes) 125,000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 450CV / 849CV.
Peso inicial/Final 1560kg. / 1294kg.



SKYLINE HT 2000 Turbo RS ´83
MD TT NISSAN

Seguda Mano 8.812 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 180CV / 438CV.
Peso inicial/Final 1175kg. / 1034kg.



MICRA ´03
MD TD NISSAN

Precio Compra 10.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 90CV / 214CV.
Peso inicial/Final 900kg. / 819kg.



SKYLINE SEDAN 300GT ´01
MD TT NISSAN

Precio Compra 32.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 260CV / 442CV.
Peso inicial/Final 1490kg. / 1266kg.



350Z (Z33) ´03
MD TT NISSAN

Precio Compra 33.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 287CV / 486CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



SKYLINE GT-R v-spec II (R34) ´00
4X4 NISSAN

Precio Compra 57.480 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 821CV
Peso inicial/Final 1660kg. / 1294kg.



SKYLINE GT_R M-spec Nur (R34) ´02
4X4 NISSAN

Precio Compra 63.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 875CV
Peso inicial/Final 1580kg. / 1311kg.



Lancer Evolution VII GSR ´01
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 18.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 288CV / 515CV.
Peso inicial/Final 1400kg. / 1190kg.



Lancer EX 1800GSR IC Turbo ´83
MD TT MITSUBISHI

Segunda Mano 9.376 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 144CV / 331CV.
Peso inicial/Final 1085kg. / 954kg.



FTO GPX ´94
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 8,004 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 200CV / 371CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1029kg.



FTO GP Version R ´99
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 14,039 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 181CV / 371CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1012kg.



Galant 2.0 DOHC Turbo VR-4 ´89
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 9.733 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 199CV / 372CV.
Peso inicial/Final 1340kg. / 1139kg.



LEGNUM VR-4 Type V ´98
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 18.524 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 247CV / 472CV.
Peso inicial/Final 1550kg. / 1286kg.



OPTION Stream Z ´04
MD TT NISSAN

Obtenido en Campeonato Profesional-Tuning Car Gran Prix.
Potencia Inicial/Final 400CV / 962CV.
Peso inicial/Final 1396kg. / 1353kg.



SKYLINE HT 2000 RS-X Turbo C ´84
MD TT NISSAN

Segunda Mano 9.712 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 185CV / 390CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1062kg.



CUBE EX (FF/CVT) ´02
MD TD NISSAN

Precio Compra 14.420 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 98CV / 218CV.
Peso inicial/Final 1070kg. / 941kg.



SKYLINE SEDAN 350GT-8 ´02
MD TT NISSAN

Precio Compra 36.600 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 272CV / 479CV.
Peso inicial/Final 1550kg. / 1286kg.



Fairlady Z Version ST (Z33) Option Wheel ´02
MD TT NISSAN

Precio Compra 36.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 486CV.
Peso inicial/Final 1450kg. / 1232kg.



SKYLINE GT-R V-spec II Nur (R34) ´02
4X4 NISSAN

Precio Compra 61.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 906CV.
Peso inicial/Final 1560kg. / 1294kg.



SKYLINE GT_R Sp. Color Midnight Purple III (R34) ´00
4X4 NISSAN

Precio Compra 51.480 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 804CV.
Peso inicial/Final 1550kg. / 1286kg.



Lancer Evo. VII GT-A ´02GNX ´87
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 24.750 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 286CV / 514CV.
Peso inicial/Final 1480kg. / 1258kg.



Lancer Evolution VI GSR T.M.E.
4X4 MITSUBISHI

Segunda Mano 21.306 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 286CV / 513CV.
Peso inicial/Final 1360kg. / 1156kg.



FTO GPX ´97
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 8.004 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 181CV / 376CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1029kg.



FTO GP Version R ´97
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 7,559 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 180CV / 371CV
Peso inicial/Final 1150kg. / 1012kg.



MINICA DANGAN ZZ ´89
MD TD MITSUBISHI

Segunda Mano 3,562 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58CV / 130CV
Peso inicial/Final 640kg. / 582kg.



SKYLINE GTS-t Type M ´89
MD TT NISSAN

Seguda Mano 8.347 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 195CV / 442CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1071kg.



Sileighty ´98
MD TT NISSAN

Precio Compra —
Obtenido en Campeonato SILVIA&CO.
Potencia Inicial/Final 206CV / 206CV.
Peso inicial/Final 1170kg. / 1170kg.



SKYLINE GTS-R (R31) ´87
MD TT NISSAN

Segunda Mano 11.899 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 189CV / 473CV.
Peso inicial/Final 1340kg. / 1139kg.



PRIMERA 2.0V ´01
MD TD NISSAN

Precio Compra 23.900 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 204CV / 372CV
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



350Z Roadster (Z33) ´03
MD TT NISSAN

Precio Compra 36.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 486CV.
Peso inicial/Final 1550kg. / 1286kg.



SKYLINE GT-R M-spec (r34) ´01
4X4 NISSAN

Precio Compra 59.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 891CV.
Peso inicial/Final 1560kg. / 1294kg.



SKYLINE GT-R (R34) ´00
4X4 NISSAN

Precio Compra 50.480 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 854CV
Peso inicial/Final 1540kg. / 1287kg.



SKYLINE GT-R V-spec II N1 (R34) ´00
4X4 NISSAN

Precio Compra 60.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 804CV.
Peso inicial/Final 1550kg. / 1286kg.



LAS CLAVES MD: Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

SKYLINE COUPE 350GT ´03 — MD TT NISSAN
Precio Compra 33.900 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280CV / 494CV
Peso inicial/Final 1530kg. / 1269kg.



350Z Gran Turismo 4 Lim. Ed. (Z33) ´05 — MD TT NISSAN
Precio Compra 36.000 Cr.
Obtenido en —
Pot. Inicial/Final 230CV / 485CV.
Peso inicial/Final 1440kg. / 1224kg.



GT-R Concept (TokyoShow) ´01 — MD TT NISSAN
Precio Compra —
Obt. en Plata en cané A internacional.
Potencia Inicial/Final 300 CV /485 CV
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



GT-R Concept LM Race Car ´02 — MD TT NISSAN
Precio Compra —
Obt. en Extreme- Campeonato Dream Car.
Pot. Inicial/Final 626CV. / 1100CV.
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



GRAN TURISMO SKYLINE GT-R (PC) ´01 — 4X4 NISSAN
Obtenido en Extreme- Paseo por circuitos reales.
Potencia Inicial/Final 336CV / 900CV.
Peso inicial/Final 1560kg. / 1294kg.



MM-R Cup Car ´01 — MD TD NISSAN
Precio Compra —
Obt. en Carrera Los Hermanos Micra.
Potencia Inicial/Final 140CV. / 230CV.
Peso inicial/Final 672kg. / 631kg.



C-WEST RAZO SILVIA (JGTC) ´01 — MD TT NISSAN
Precio Compra 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300CV / 600CV.
Peso inicial/Final 1150kg. / 1150kg.



CALSONIC SKYLINE (JGTC) ´00 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 460CV / 870CV
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



CALSONIC SKYLINE GT-R Race Car ´93 — 4X4 NISSAN
Precio Compra —
Obt. en Resistencia- Tsukuba 9 horas.
Potencia Inicial/Final 550CV / 892CV
Peso inicial/Final 1260kg. / 1260kg.



LOCTITE ZEXEL GT-R (JGTC) ´00 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 460CV / 869CV
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



PENNZOIL ZEXEL GT-R (JGTC) ´01 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 460CV / 883CV.
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



XANAVI HIROTO GT-R (JGTC) ´01 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 460CV / 888CV
Peso inicial/Final 1100kg. / 1100kg.



MOTUL PITWORK Z (JGTC) ´04 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en Campeonato GT japonés.
Potencia Inicial/Final 65CV / 973CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 1080kg.



XANAVI NISMO (JGTC) ´03 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 485CV / 884CV.
Peso inicial/Final 1080kg. / 1080kg.



FALKEN GT-R Race Car ´04 — MD TT NISSAN
Precio Compra 550.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 500CV / 839CV.
Peso inicial/Final 1360kg. / 1360kg.



PENNZOIL Nismo GT-R (JGTC) ´99 — MD TT NISSAN
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 500CV / 860CV.
Peso inicial/Final 1200kg. / 1200kg.



SKYLINE 1500Deluxe (S 50D-1) ´63 — MD TT NISSAN
Mercado 2ª mano 12,879 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 63 CV / 161 CV.
Peso inicial/Final 960kg / 873kg.



SILVIA (CSP311) ´65 — MD TT NISSAN
Segunda Mano 15.749 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 81CV / 196CV.
Peso inicial/Final 980kg. / 891kg.



BLUEBIRD 1600 Deluxe (510) ´69 — MD TT NISSAN
Segunda Mano 8.994 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 84CV / 190CV.
Peso inicial/Final 930kg. / 846kg.



SKYLINE Sport Coupe (BLRA-3) ´62 — MD TT NISSAN
Precio Compra 320.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 94CV / 189CV.
Peso inicial/Final 1350kg. / 1147kg.



SKYLINE 2000GT-B (S54A) ´67 — MD TT NISSAN
Obtenido en Campeonato Principiante- FR Challenge.
Potencia Inicial/Final 125CV / 221CV.
Peso inicial/Final 1095kg. / 963kg.



Fairlady 2000 (SR311) ´68 — MD TT NISSAN
Segunda Mano 19.249 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 130CV / 250CV
Peso inicial/Final 930kg. / 846kg.



Fairlady Z 280Z-L 2seater (S130) ´78 — MD TT NISSAN
Precio Compra 38.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 145CV / 302CV.
Peso inicial/Final 1225kg. / 1078kg.



Fairlady Z Fairlady Concept LM Race Car ´02 — MD TT NISSAN
Precio Compra —
Obtenido en Campeonato de Japón.
Potencia Inicial/Final 617CV. / 947CV.
Peso inicial/Final 1120kg. / 1120kg.



240ZG (HS39) ´71 — MD TT NISSAN
Precio Compra —
Obtenido en Club Z.
Potencia Inicial/Final 151CV / 307CV.
Peso inicial/Final 1010kg. / 888kg.



SKYL. Hard Top 2000GT-R (KPGC10) ´70 — MD TT NISSAN
Precio Compra —
Obt. en Campeonatos Clásicos Japoneses.
Potencia Inicial/Final 160CV / 293CV.
Peso inicial/Final 1100kg. / 968kg.



SKYLINE 2000GT-R (KPGC110) ´73 — MD TT NISSAN
Segunda Mano 29.749 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 145CV / 255CV.
Peso inicial/Final 1145kg. / 1007kg.



SILVIA 240RS (S100) ´83 — MD TD NISSAN
Segunda Mano 25.269 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 216CV / 396CV.
Peso inicial/Final 970kg. / 882kg.



R390 GT1 Road Car ´98 — MC TT NISSAN
Precio Compra 4.500.000 Cr.
Segunda Mano 2.924.999
Potencia Inicial/Final 350CV / 868CV.
Peso inicial/Final 1180kg. / 1038kg.



BLUEBIRD Rally Car (510) ´69 — 4x4 NISSAN
Precio Compra —
Obtenido en rally Ice Arena difícil.
Potencia Inicial/Final 131 CV/ 325 CV.
Peso inicial/Final 965kg /965kg.



Silvia 240RS Rally Car ´85 — MD TT NISSAN
Precio Compra —
Obtenido en Swiss Alps difícil.
Potencia Inicial/Final 240CV / 490CV.
Peso inicial/Final 970kg. / 970kg.



R390 GT1 Race Car ´98 — MC TT NISSAN
Precio Compra 4.500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 650CV / 1115CV.
Peso inicial/Final 1000kg. / 1000kg.



R89C Race Car ´89 — MD TT NISSAN
Precio Compra 4
Obtenido en m. conducción 30 a 34
Potencia Inicial/Final 800CV/ 1020CV
Peso inicial/Final 900kg / 900kg.



R92CP Race Car ´92 — MC TT NISSAN
Segunda mano 1.224.999
Obtenido en Resistencia Fuji 1000km.
Potencia Inicial/Final 953CV / 1215CV.
Peso inicial/Final 900kg. / 900kg.



NISMO Fairlady Z s-tune concept by GT. (Z33) ´02 — MD TT NISSAN
Precio C. (componentes) 55.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 278CV / 475CV.
Peso inicial/Final 1320kg. / 1122kg.



NISMO Skyline GT-R S-tune (R32) ´00 — 4X4 NISSAN
Precio C. (componentes) 90.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 400CV / 825CV.
Peso inicial/Final 1500kg. / 1245kg.



NISMO Fairlady Z Z-tune (Z33) ´03 — MD TT NISSAN
Precio C. (componentes) 150,000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 390CV. / 632CV.
Peso inicial/Final 1250kg. / 1062kg.



NISMO 400r ´96 — 4X4 NISSAN
Precio Compra —
Obtenido en Reto Japonés de los ´90.
Potencia Inicial/Final 401CV / 677CV
Peso inicial/Final 1550kg. / 1286kg.



Be-1 ´87 — MD TD NISSAN
Segunda mano 4,525 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 47 CV. / 129 CV
Peso inicial/Final 670 Kg. / 609 Kg.



SKYLINE GT-R '91 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 15.784 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 734 CV.
Peso inicial/Final 1480 Kg. / 1258 Kg.



SKYLINE GT-R N1 '91 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 15.067 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 734 CV.
Peso inicial/Final 1570 Kg. / 1249 Kg.



Nissan SKYLINE GTS25 Type S '91 — MD TT NISSAN
Segunda mano 8.550 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 171 CV. / 329 CV.
Peso inicial/Final 1320 Kg. / 1122 Kg.



SKYLINE GT-R Vspec '93 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 18.409 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 745 CV.
Peso inicial/Final 1500 Kg. / 1245 Kg.



SKYLINE GT-R Vspec N1 '93 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 25.450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 745 CV.
Peso inicial/Final 1470 Kg. / 1249 Kg.



SKYLINE GT-R '95 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 26.450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 281 CV. / 758CV.
Peso inicial/Final 1500 Kg. / 1245 Kg.



SKYLINE GT-R N1 '95 — 4x4 NISSAN
Segund mano 29.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 741 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R Vspec '95 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 18.514 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 750 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R V-SPEC N1 '95 — MD TT NISSAN
Segunda mano 20.964 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 741 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R Vspec '96 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 26,650 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 750 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R '96 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 24.125 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 741 CV.
Peso inicial/Final 1530 Kg. / 1269 Kg.



SKYLINE GT-R Vspec LM Limited '96 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 26.975 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 750 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R '97 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 24.425 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 741CV.
Peso inicial/Final 1530 Kg. / 1269 Kg.



SKYLINE GT-R Vspec '97 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 26.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 293 CV. / 750 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R V-spec '99 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 36.386 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 303 CV. / 840 CV.
Peso inicial/Final 1560 Kg. / 1294 Kg.



SKYLINE GT-R V-Spec N1 '99 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 38.986 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 830 CV.
Peso inicial/Final 1550 Kg. / 1286 Kg.



SKYLINE GT-R '99 — MD TT NISSAN
Segunda mano 32.486 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 811 CV.
Peso inicial/Final 1540 Kg. / 1278 Kg.



SKYLINE GT-R M.N.P. II '99 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 32.486 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 811 CV.
Peso inicial/Final 1550 Kg. / 1286 Kg.



SILVIA 240RS (S100) '83 — MD TT NISSAN
Segunda mano 25.269 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 216 CV. / 396 CV.
Peso inicial/Final 970 Kg. / 882 Kg.



SILVIA Q's (S13) '88 — MD TT NISSAN
Segunda mano 5.445 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 122 CV. / 241 CV.
Peso inicial/Final 1090 Kg. / 959 Kg.



SILVIA K's (S13) '88 — MD TT NISSAN
Segunda mano 6.600 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 158 CV. / 417CV.
Peso inicial/Final 1140 Kg. / 1003 Kg.



Nissan SILVIA K's (S13) '91 — MD TT NISSAN
Segunda mano 10.195 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 186 CV. / 419 CV.
Peso inicial/Final 1170 Kg. / 1029 Kg.



SILVIA Q's (S13) '91 — MD TT NISSAN
Segunda mano 5.673 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 127 CV. / 259 CV.
Peso inicial/Final 1110 Kg. / 976 Kg.



SILVIA K's AERO (S14) '93 — MD TT NISSAN
Segunda mano 8,868 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 185 CV. / 420 CV.
Peso inicial/Final 1220 Kg. / 1073 Kg.



Nissan SILVIA Q's AERO (S14) '93 — MD TT NISSAN
Segunda mano 10.595 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 142 CV. / 268 CV.
Peso inicial/Final 1160 Kg. / 1020 Kg.



SILVIA Q's AERO (S14) '96 — MD TT NISSAN
Segunda mano 10.875 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 142 CV. / 268 CV.
Peso inicial/Final 1190 Kg. / 1047 Kg.



SILVIA Spec R AERO (S15) '99 — MD TT NISSAN
Segunda mano 13.454 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 226 CV. / 450 CV.
Peso inicial/Final 1240 Kg. / 1091 Kg.



SILVIA Spec S AERO (S15) '99 — MD TT NISSAN
Segunda mano 16.639 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 150 CV. / 284 CV.
Peso inicial/Final 1200 Kg. / 1056 Kg.



SILVIA Varietta (S15) '00 — MD TT NISSAN
Segunda mano 18,186 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 149 CV. / 278 CV.
Peso inicial/Final 1330 Kg. / 1130 Kg.



PRIMERA 2.0Te (J) '90 — MD TT NISSAN
Segunda mano 7,993 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 137 CV. / 325 CV.
Peso inicial/Final 1210 Kg. / 1064 Kg.



Nissan March G# '99 — MD TD NISSAN
Segunda mano 8,501 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 71 CV / 202 CV.
Peso inicial/Final 830 Kg. / 755 Kg.



300ZX 2seater (Z32) '89 — MD TT NISSAN
Segunda mano 13,824 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 814 CV.
Peso inicial/Final 1510 Kg. / 1253 Kg.



300ZX 2by2 (Z32) '98 — MD TT NISSAN
Segunda mano 21.990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 255 CV. / 836 CV.
Peso inicial/Final 1550 Kg. / 1311 Kg.



STAGEA 25t RS FOUR S '98 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 21,189 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 255 CV. / 590 CV.
Peso inicial/Final 1650 Kg. / 1369 Kg.



STAGEA 260RS AutechVersion '98 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 22.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 257 CV. / 556 CV.
Peso inicial/Final 1720 Kg. / 1427 Kg.



CUBE X '98 — MD TD NISSAN
Segunda mano 7,090 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 74 CV. / 210 CV.
Peso inicial/Final 970 Kg. / 882 Kg.



200 SX (S14) '96 — MD TT NISSAN
Segunda mano 9,082 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 186 CV. / 440CV.
Peso inicial/Final 1220 Kg. / 1073 Kg.



PAO '89 — MD TD NISSAN
Segunda mano 5,389 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 47 CV. / 129 CV.
Peso inicial/Final 730 Kg. / 664 Kg.



EXA CANOPY L.A.Ver, Type S '88 — MD TD NISSAN
Segunda mano 5,183 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 120 CV. / 225 CV.
Peso inicial/Final 1070 Kg. / 941 Kg.



LAS CLAVES MD: Motor delantero | **MC:** Motor central | **MT:** Motor trasero | **TT:** Tracción Trasera | **TD:** Tracción Delantera | **4x4:** Tracción en las cuatro ruedas | **Los precios del mercado de segunda mano son orientativos**

BLUEBIRD Hardtop 1800SSS ´79 — MD TT NISSAN
Segunda mano 4.437 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 93 CV. / 213 CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 924 Kg.



Skyline GT-R ´89 — 4X4 NISSAN
Seguda Mano 15.574 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279CV / 734CV.
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.



LEGACY B4 Blitzen ´00 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 19.499 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 469 CV.
Peso inicial/Final 1450 Kg. / 1234 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi spec C (GD, Type II) ´04 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 33.920 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 526 CV
Peso inicial/Final 1370 Kg. / 1164 Kg.



LEGACY Touring Wagon 2.0 GT ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 28.800 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 547CV.
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.



IMPREZA Rally Car ´01 — MD TT SUBARU
Precio Compra —
Obtenido en Rally Chamonix normal.
Potencia Inicial/Final 305 CV. / 522 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg / 1230 Kg.



IMPREZA Rally Car prototype ´01 — 4x4 SUBARU
Precio Compra —
Obtenido en gana Rally de Capri normal.
Potencia Inicial/Final 305 CV. / 522 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi ´94 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 9.722 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 244 CV. / 494 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1082 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi Ver IV ´97 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 14.495 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 255 CV. / 485 CV.
Peso inicial/Final 1250 Kg. / 1062 Kg.



IMPREZA Coupe 22B-STi Ver. ´98 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 25.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 266 CV. / 554 CV.
Peso inicial/Final 1270 Kg. / 1079 Kg.



LEGACY Touring Wagon GT-B ´96 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 14,665 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV / 469 CV
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.



IMPREZA Sport Wagon STi ´00 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 19.486 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 499 CV.
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.



Fairlady Z 300ZX (Z31) ´83 — MD TT NISSAN
Segunda mano 11,199 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 206 CV. / 585 CV.
Peso inicial/Final 1380 Kg. / 1173 Kg.



Skyline GT-R V spec II ´94 — 4x4 NISSAN
Segunda mano 18.514 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 281 CV. / 758CV.
Peso inicial/Final 1500 Kg. / 1245 Kg.



SKYLINE GTS-t Type M ´91 — MD TT NISSAN
Seguda Mano 9.313 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 215CV / 448CV.
Peso inicial/Final 1260kg. / 1070kg.



LEGACY Touring Wagon 3.0OR ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 30.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV / 412 CV.
Peso inicial/Final 1480 Kg. / 1258 Kg.



LEGACY B4 2.0GT ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 27.300 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 547 CV.
Peso inicial/Final 1410 Kg. / 1198 Kg.



LEGACY Touring Wagon 2.0 GT specB ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 30.300 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 512 CV.
Peso inicial/Final 1450 Kg. / 1232 Kg.



IMPREZA Rally Car ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 510 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



IMPREZA Super Touring Car ´01 — 4x4 SUBARU
Precio Compra —
Obt. en Camp. las Estrellas del Pleiades.
Potencia Inicial/Final 421 CV. / 707 CV.
Peso inicial/Final 1030 Kg. / 1030 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi Ver II ´95 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 13.740 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 245 CV / 489 CV.
Peso inicial/Final 1240 Kg. / 1091 Kg.



IMPREZA STi Prodrive Style ´01 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 23.587 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 499 CV.
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.



IMPREZA Wagon STi Ver.VI ´99 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 18.973 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 259 CV. / 500 CV.
Peso inicial/Final 1310 Kg. / 1113 Kg.



LEGACY B4 RSK ´98 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 12.940 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 469 CV.
Peso inicial/Final 1440 Kg. / 1224 Kg.



200 SX (S14) ´96 — MD TT NISSAN
Segunda mano 12.490 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 186 CV / 440 CV.
Peso inicial/Final 1220 Kg. / 1072 Kg.



300ZX 2Seater (Z32) ´98 — MD TD NISSAN
Segunda mano 19.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 2255 CV / 836 CV.
Peso inicial/Final 1520 Kg. / 1261 Kg.



LEGACY B4 3.0 OR ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 28.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV / 412 CV.
Peso inicial/Final 1460 Kg. / 1241 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi (GD, Type II) ´02 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 28.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV / 531 CV.
Peso inicial/Final 1440 Kg. / 1224 Kg.



LEGACY B4 2.0GT specB ´03 — 4x4 SUBARU
Precio Compra 28.800 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 512 CV
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.



CUSCO SUBARU IMPREZA (JGTC) ´03 — MD TT SUBARU
Precio Compra 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 609 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



IMPREZA Rally Car ´99 — 4x4 SUBARU
Precio Compra —
Obt. en rally Cathedral Rock trial I normal.
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 493 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



360 ´58 — MT TT SUBARU
Precio Compra 36.000 Cr.
Obtenido en Carrera Subaru 360.
Potencia Inicial/Final 16 CV. / 51 CV.
Peso inicial/Final 385 Kg. / 350 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi Ver III ´96 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 14,425 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 253 CV. / 482 CV.
Peso inicial/Final 1250 Kg. / 1062 Kg.

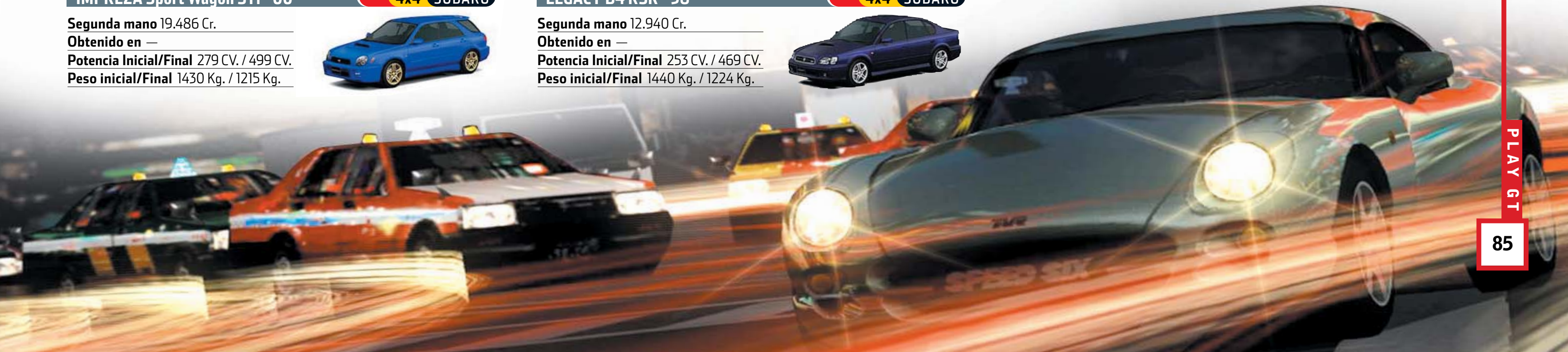


IMPREZA Sedan WRX STi Ver V ´98 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 14.595 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 256 CV. / 49 6CV.
Peso inicial/Final 1270 Kg. / 1079 Kg.



IMPREZA Sedan WRX STi Ver. ´00 — 4x4 SUBARU
Segunda mano 15,990 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 279 CV. / 499 CV.
Peso inicial/Final 1430 Kg. / 1215 Kg.





ALTO LAPIN Turbo ´02 — 4X4 SUZUKI
Precio Compra 12.400 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 60 CV. / 123 CV.
Peso inicial/Final 840 Kg. / 764 Kg.



Kei WORKS ´02 — 4x4 SUZUKI
Precio Compra 14.140 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 130 CV.
Peso inicial/Final 820 Kg. / 746 Kg.



MR Wagon Sport ´04 — MD TD SUZUKI
Precio Compra 12.800 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 127 CV.
Peso inicial/Final 860 Kg. / 782 Kg.



CONCEPT S2 ´03 — MD TD SUZUKI
Precio Compra —
Obtenido en gana la copa Suzuki K-Car.
Potencia Inicial/Final 180 CV. / 276 CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 880 Kg.



GSX-R/4 ´01 — MC TT SUZUKI
Precio Compra Campeonato Suzuki Concept.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 175 CV. / 275 CV.
Peso inicial/Final 640 Kg. / 582 Kg.



ESCUDO Dirt Trial Car ´98 — 4x4 SUZUKI
Precio Compra —
Obtenido en Rally Ice Arena normal.
Potencia Inicial/Final 987 CV. / 1124 CV.
Peso inicial/Final 800 Kg. / 800 Kg.



Cappuccino (EA21R) ´95 — MD TT SUZUKI
Segunda mano 5,102 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 C.V / 125 CV.
Peso inicial/Final 690 Kg. / 627 Kg.



Cappuccino (EA11R) ´91 — MD TT SUZUKI
Segunda mano 5,102 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 57 CV. / 126 CV.
Peso inicial/Final 700 Kg. / 637 Kg.



ALTO WORKS RS-Z ´97 — 4x4 SUZUKI
Segunda mano 4,269 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 59 CV. / 123 CV.
Peso inicial/Final 710 Kg. / 646 Kg.



ALTO WORKS SUZUKI SPORT Ltd. — 4x4 SUZUKI
Segunda mano 5.575 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 CV. / 123 CV.
Peso inicial/Final 710 Kg. / 646 Kg.



WAGON R RR ´98 — 4x4 SUZUKI
Segunda mano 8.332 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 58 CV / 121 CV.
Peso inicial/Final 820 Kg. / 746 Kg.



ZZ-S ´00 — MC TT TOMMY KAIRA
Precio Compra 59.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 195 CV. / 353 CV.
Peso inicial/Final 690 Kg. / 627 Kg.



ZZII ´00 — 4x4 TOMMY KAIRA
Precio Compra 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 551 CV. / 913 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



PRIUS G Tournig Selection (J) ´03 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 25.700 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 77 CV. / 143 CV
Peso inicial/Final 1290 Kg. / 1096 Kg.



bB 1.5Z X Version ´00 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 15.780 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 109 CV / 214 CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 924 Kg.



ist 1.5S ´02 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 16.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 109 CV. / 217 CV.
Peso inicial/Final 1020 Kg. / 897 Kg.



Yaris RS 1.5 (J) ´00 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 14.530 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 110 CV / 221 CV.
Peso inicial/Final 940 Kg. / 855 Kg.



VOLTZ S ´02 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 17.880 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 132 CV / 263 CV.
Peso inicial/Final 1250 Kg. / 1062 Kg.



MR2 V Edition (J) ´02 — MC TT TOYOTA
Precio Compra 21.800 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 140 CV. / 295 CV.
Peso inicial/Final 980 Kg. / 891 Kg.



Yaris RS Turbo (J) ´02 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 18.880 Cr.
Obtenido en Gana copa Yaris.
Potencia Inicial/Final 150 CV / 262 CV.
Peso inicial/Final 980 Kg. / 891 Kg.



COROLLA RUNX Z AEROTOURER ´02 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 20.080 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 190 CV. / 309 CV.
Peso inicial/Final 1160 Kg. / 1020 Kg.



WILL VS ´01 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 20.500 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 190 CV. / 303 CV.
Peso inicial/Final 1190 Kg. / 1047 Kg.



Tacoma X-Runner ´04 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 24.520 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 249 CV. / 581 CV.
Peso inicial/Final 1687 Kg. / 1400 Kg.



CALDINA GT-FOUR ´02 — 4x4 TOYOTA
Precio Compra 27.100 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 260 CV. / 587 CV.
Peso inicial/Final 1480 Kg. / 1258 Kg.



RSC ´01 — 4x4 TOYOTA
Precio Compra —
Obtenido en gana el Rally Ice Arena fácil.
Potencia Inicial/Final 280 CV. / 512 CV.
Peso inicial/Final 1350 Kg. / 1147 Kg.



RSC Rally Raid Car ´02 — 4x4 TOYOTA
Precio Compra —
Obtenido en gana el Rally de Capri fácil.
Potencia Inicial/Final 423 CV. / 553 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



Motor Triatlón Race Car ´04 — -- -- TOYOTA
Precio Compra —
Obt. en Camp. Principiante- 4WD Challenge.
Potencia Inicial/Final 266 CV. / 266 CV.
Peso inicial/Final 1200 Kg. / 1200 Kg.



SUPERAUTOBAGS APEX MR-S (JGTC) ´00 — MC TT TOYOTA
Precio Compra 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV. / 519 CV.
Peso inicial/Final 1125 Kg. / 1125 Kg.



WEDSSPORT CELICA (JGTC) ´03 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 300 CV / 622 CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 1050 Kg.



au CERUMO Supra (JGTC) ´01 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 470 CV. / 889 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



Castrol Tom´s Supra (JGTC) ´00 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 470 CV. / 852 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



Castrol Tom´s Supra (JGTC) ´01 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 470 CV. / 889 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



DENSO SARD SUPRA GT (JGTC) ´00 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 470 CV / 852 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



ESSO Ultraflo Supra (JGTC) ´01 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 470 CV / 889 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



WOODONE Tom´s Supra (JGTC) ´03 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 1.350.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 500 CV. / 975 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



SPORTS 800 ´65 — MD TD TOYOTA
Precio Compra 32.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 45 CV. / 122 CV.
Peso inicial/Final 580 Kg. / 527 Kg.



Altezza Touring Car ´01 — MD TT TOYOTA
Precio Compra —
Obtenido en gana la carrera Altezza.
Potencia Inicial/Final 306 CV. / 560 CV.
Peso inicial/Final 1000 Kg. / 1000 Kg.



CELICA 1600GT (TA22) ´70 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 8.364 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 105 CV. / 209 CV.
Peso inicial/Final 940 Kg. / 855 Kg.



2000GT ´67 — MD TT TOYOTA
Precio Compra 160.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 150 CV. / 295 CV.
Peso inicial/Final 1120 Kg. / 985 Kg.



CELICA GT-FOUR Rally car (ST 205) ´95
4x4 TOYOTA

Precio Compra —
Obt. en gana el Rally Swiss Alps normal.
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 486 CV.
Peso inicial/Final 1200 Kg. / 1200 Kg.



GT-ONE Race Car (TS020) ´99
MC TT TOYOTA

Precio Compra 4.500.000 Cr.
Segunda mano 2.924.999 Cr.
Potencia Inicial/Final 776 CV. / 1158 CV.
Peso inicial/Final 900 Kg. / 900 Kg.



SERA ´92
MD TD TOYOTA

Segunda mano 9.405 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 99 CV. / 212 CV.
Peso inicial/Final 910 Kg. / 828 Kg.



CELICA 2000GT-R (ST 162) ´86
MD TD TOYOTA

Segunda mano 7.269 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 144 CV. / 279 CV.
Peso inicial/Final 1130 Kg. / 994 Kg.



CELICA Sport M ´00
MD TD TOYOTA

Precio Compra 25.500 Cr. (componentes)
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 200 CV. / 338 CV.
Peso inicial/Final 1140 Kg. / 1003 Kg.



CELICA GT-FOUR (ST205) ´98
4x4 TOYOTA

Segunda mano 16.510 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 230 CV. / 499 CV.
Peso inicial/Final 1390 Kg. / 1181 Kg.



MR2 1600 G ´86
MC TT TOYOTA

Segunda mano 5.918 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 117 CV. / 235 CV.
Peso inicial/Final 1120 Kg. / 985 Kg.



MR2 G-Limited ´97
MC TT TOYOTA

Segunda mano 20.059 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 202 CV./ 320 CV.
Peso inicial/Final 1220 Kg. / 1073 Kg.



COROLLA LEVIN GT-APEX ´83
MD TT TOYOTA

Segunda mano 5.375 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 116CV. / 246CV.
Peso inicial/Final 940 Kg / 855 Kg



SPRINTER TRUENO GT-APEX S. SHIGENO ´00
MD TD TOYOTA

Segundo mano 34.124 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 190 CV. / 315 CV.
Peso inicial/Final 825 Kg. / 800 Kg.



Yaris U Euro Sport Edition ´00
MD TD TOYOTA

Segunda mano 8.371 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 80 CV. / 204 CV.
Peso inicial/Final 850 Kg. / 773 Kg.



COROLLA LEVIN BZ-R ´98
MD TD TOYOTA

Segundo mano 9.450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. / 299 CV.
Peso inicial/Final 1080 Kg. / 950 Kg.



CELICA GT-FOUR Rally car (ST 185) ´95
4x4 TOYOTA

Precio Compra —
Obt. en Rally Cathedral Rocks Trial II normal.
Potencia Inicial/Final 316 CV. / 454 CV.
Peso inicial/Final 1200 Kg. / 1200 Kg.



MINOLTA 88C-V Race Car ´89
MC TT TOYOTA

Precio Compra —
Obt. en gana resistencia- el Capitán 200 millas.
Potencia Inicial/Final 919 CV. / 1185 CV.
Peso inicial/Final 850 Kg. / 850 Kg.



CELICA GT-FOUR RC (ST185) ´91
4x4 TOYOTA

Segundo 11.098 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 213 CV. / 471 CV
Peso inicial/Final 1460 Kg. / 1241 Kg.



CELICA XX 2800gt ´81
MD TT TOYOTA

Segunda mano 8.130 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 153 CV. / 308 CV.
Peso inicial/Final 1235 Kg. / 1086 Kg.



CELICA SS-II (ST202) ´97
MD TD TOYOTA

Precio Compra 10.680 Cr. (componentes)
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 181 CV. / 314 CV.
Peso inicial/Final 1200 Kg. / 1056 Kg.



SUPRA 2.5GT Twin Turbo R ´90
MD TT TOYOTA

Segunda mano 11.458 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 251 CV. / 663 CV.
Peso inicial/Final 1520 Kg. / 1261 Kg.



MR2 1600 G-Limited SC ´86
MC TT TOYOTA

Segunda mano 7.349 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 128 CV. / 234 CV.
Peso inicial/Final 1070 Kg. / 941 Kg.



MR2 S Edition (J) ´99
MC TT TOYOTA

Segunda mano 12,869 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 126 CV. / 277 CV.
Peso inicial/Final 970 Kg. / 882 Kg.



SPRINTER TRUENO GT-APEX ´83
MD TT TOYOTA

Segunda mano 5.375 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 116 CV. / 252 CV.
Peso inicial/Final 940 Kg. / 855 Kg.



Starlet Glanza V ´97
MD TD TOYOTA

Segundo mano 7.150 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 121 CV. / 24 CV.
Peso inicial/Final 121 Kg. / 245 Kg.



Supra RZ ´97
MD TT TOYOTA

Segunda mano 21.950 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 299 CV. / 859 CV.
Peso inicial/Final 1510 Kg. / 1253 Kg.



PRIUS G (J) ´02
MD TD TOYOTA

Segunda mano 17.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 68 CV. / 132 CV.
Peso inicial/Final 1215 Kg. / 1073 Kg.



COROLLA Rally Car ´98
4x4 TOYOTA

Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 303 CV. / 507 CV.
Peso inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



7 Race car ´70
MC TT TOYOTA

Precio Compra —
Obt. en gana misiones conducción 25º-29º.
Potencia Inicial/Final 800 CV. / 1015 CV.
Peso inicial/Final 620 Kg / 620 Kg.



CELICA 2000GT-FOUR (ST165) ´86
4x4 TOYOTA

Segunda mano 10.415 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 167 CV. / 364 CV.
Peso inicial/Final 1350 Kg. / 1147 Kg.



CELICA GT-R (ST183, 4WS) ´91
MD TD TOYOTA

Segunda mano 7.734 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 150 CV. / 289 CV.
Peso inicial/Final 1310 Kg. / 1113 Kg.



CELICA SS-II ´99
MD TD TOYOTA

Segunda mano 14.176 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 170 CV. / 304 CV.
Peso inicial/Final 1140 Kg. / 1003 Kg.



SUPRA 3.0GT Turbo A ´88
MD TT TOYOTA

Segunda mano 14.178 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 216 CV. / 593 CV.
Peso inicial/Final 1570 Kg. / 1303 Kg.



MR2 GT-S ´97
MC TT TOYOTA

Segunda mano 13.565 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 224 CV. / 418 CV.
Peso inicial/Final 1270 Kg. / 1079 Kg.



CARINA ED 2.0 X 4WS ´89
MD TD TOYOTA

Segunda mano 6,072 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 113 CV. / 251 CV.
Peso inicial/Final 1200 Kg. / 1056 Kg.



SPRINTER TRUENO BZ-R ´98
MD TD TOYOTA

Segunda mano 9.450 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 160 CV. /299 CV.
Peso inicial/Final 1080 Kg. / 950 Kg.



Yaris F (J) ´99
MD TD TOYOTA

Segunda mano 6.369 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 64 CV. / 158 CV.
Peso inicial/Final 820 Kg. / 746 Kg.



SUPRA SZ-R ´97
MD TT TOYOTA

Segunda mano 11.899 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 203 CV. / 790CV.
Peso inicial/Final 1450 Kg. / 1232 Kg.





8 | KOREA

Coupe FX ´01 — MD TD HYUNDAI
P. Compra 33.020 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 167 CV. / 374 CV.
Peso Inicial/Final 1340 Kg. / 1139 Kg.



HCD6 ´01 — MC TT HYUNDAI
Precio Compra —
Obt. en Rally Cathedral Rocks Trails II fácil
Potencia Inicial/Final 219 CV. / 350 CV.
Peso Inicial/Final 1150 Kg. / 1012 Kg.



Clix ´01 — 4x4 HYUNDAI
Precio Compra —
Obt. en Copa Festival Deportivo Hyundai.
Potencia Inicial/Final 305 CV. / 504 CV.
Peso inicial/Final 1320 Kg. / 1122 Kg.



ACCENT Rally Car ´01 — 4x4 HYUNDAI
Precio Compra 750.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 304 CV. / 498 CV.
Peso Inicial/Final 1230 Kg. / 1230 Kg.



SPIRRA 4.6 V8 ´04 — MC TT PROTOMOTORS
Precio Compra 80.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 324 CV. / 523 CV.
Peso Inicial/Final 1205 Kg. / 1096 Kg.



9 | OTRAS ESCUDERÍAS

ESPAÑA Ibiza Cupra ´04 — MD TD SEAT
Precio Compra 24.980 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 183 CV. / 367 CV.
Peso Inicial/Final 1177 Kg. / 1035 Kg.



BÉLGICA Vertigo Race Car ´04 — MD TT GILLET
Precio Compra 1.000.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 910 CV. / 1008 CV.
Peso inicial/Final 780 Kg. / 780 Kg.



SUECIA S60 T 5 Sport ´03 — MD TD VOLVO
Precio Compra 35.580 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 250 CV. / 415 CV.
Peso inicial/Final 1550 Kg. / 1286 Kg.



SUECIA 240 GLT Estate ´88 — MD TD VOLVO
Segunda Mano 13.531 Cr.
Obt. en Liga Europea de deportivos compactos.
Potencia Inicial/Final 129 CV. / 285 CV.
Peso inicial/Final 1890 Kg. / 1568 Kg.



HOLANDA C8 Laviolette ´02 — -- -- SPYKER
Precio Compra 254.660 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 456 CV. / 649 CV.
Peso inicial/Final 1070 Kg. / 941 Kg.



Polyphony Formula Gran Turismo — MT TT
Precio Compra —.
Obtenido en resist. Nurbürgring 24
Potencia Inicial/Final 904 CV. / 904 CV.
Peso inicial/Final 550 Kg. / 550 Kg.



10 | COCHES TUNEADOS

S2000 Street Version ´04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 255 CV. / 452 CV.
Peso inicial/Final 1190 Kg. / 1011 Kg.



S2000 R1 ´04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 150.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 263 CV. / 446 CV.
Peso inicial/Final 120 Kg. / 952 Kg.



S2000 GT1 ´04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 250.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 510 CV. / 584 CV.
Peso inicial/Final 1180 Kg. / 1180 Kg.



CarbonR (R34) ´04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 250.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 520 CV. / 874 CV.
Peso inicial/Final 1123 Kg. / 1123 Kg.



ER34 D1 spec 2004 (D1GP) ´04 — MD TT BLITZ
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 475 CV./ 733 CV.
Peso inicial/Final 1418 Kg. / 1205 Kg.



GENKI HYPER SILVIA R32 (D1GP) ´04 — MD TT HKS
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 483 CV. / 620 CV.
Peso inicial/Final 1130 Kg. / 1096 Kg.



Motorsports Stage II R-32 ´04 — 4X4 HPA MOTORS
Tienda de componentes 31.870 Cr.
Obtenido en —
Pot. Inicial/Final 560 CV. / 631 CV.
Peso inicial/Final 1485 Kg. / 1306 Kg.



Lancer Evolution VI ´00 — 4X4 MINE´S
Tienda de componentes 150.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 400 CV. / 600 CV.
Peso inicial/Final 11210 Kg. / 1173 Kg.



Skyline GT-R N1 V-spec (R34) ´00 — 4X4 MINE´S
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 600 CV. / 855 CV.
Peso inicial/Final 1340 Kg. / 1299 Kg.



Performance S2000 ´04 — MD TT OPERA
Tienda de componentes 150.000 Cr.
Obt. en Camp. Extreme- Polyphony Digital Cup.
Potencia Inicial/Final 247 CV. / 473 CV.
Peso inicial/Final 930 Kg. / 902 Kg.



Performance 350Z ´04 — MD TT OPERA
Tienda de componentes 70.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 350 CV. / 504 CV.
Peso inicial/Final 1340 Kg. / 1299 Kg.



Asparadrink RX7 (JGTC) ´04 — MD TT RE AMENIYA
Tienda de componentes 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 310 CV. / 654 CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.



Civic Type R (EK) ´00 — MD TD SPOON
Tienda de componentes 75.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 218 CV. / 318 CV.
Peso inicial/Final 820 Kg. / 820 Kg.



Integra Type R (DC2) ´99 — MD TD SPOON
Tienda de componentes 75.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 220 CV. / 324 CV.
Peso inicial/Final -- / --



S2000 ´00 — MD TT SALEEN
Tienda de componentes 85.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 275 CV. / 405 CV
Peso inicial/Final 100 Kg. / 1100 Kg.



Fit Race Car ´03 — MD TD SPOON
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 126 CV. / 216 CV.
Peso inicial/Final 990 Kg. / 930 Kg.



S2000 Race Car ´00 — MD TT SPOON
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 315 CV. / 388 CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 1050 Kg.



Celica SS-II (ZZT23t)´03 — MD TD TRIAL
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 283 CV. / 369 CV.
Peso inicial/Final 1140 Kg. / 1003 Kg.



X540 CHASER ´00 — MD TT TOM´S
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Pot. Inicial/Final 320 CV. / 764 CV.
Peso inicial/Final 1490 Kg. / 1266 Kg.

